SOMMARIO

TREMILA ANNI DI GUERRA SUI MARI

Dalle prime battaglie dell'antichità fino ai giorni nostri, la storia dei conflitti navali è un lungo e appassionante viaggio alla scoperta non solo delle imprese militari, ma anche delle innovazioni tecniche e tattiche

Le navi a vela segnarono una svolta epocale nell'evoluzione delle battaglie in mare

SHUTTERSTOCK

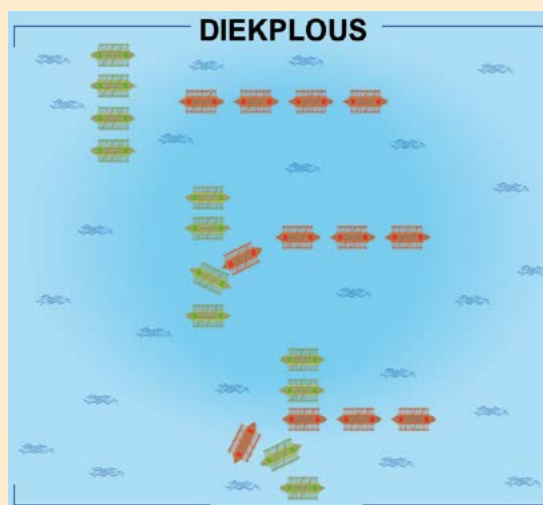
La prima battaglia navale di cui la storia ci abbia lasciato memoria risale al 1210 a.C. e si svolse al largo dell'isola di Cipro. Tutto ciò che sappiamo di questo evento è che il re ittita Suppiluliuma II sconfisse lo stato cipriota di Alasiya. La prima descrizione di forze navali in azione, invece, è di poco successiva e racconta quando nel 1190 a.C. gli Egiziani combatterono nel Delta del Nilo i misteriosi invasori noti come i "Popoli del Mare". Secondo un testo egizio, sembra che la flotta dei Popoli del Mare in tal frangente sia stata presa in un'imboscata: "Quelli che entrarono nella foce del Nilo erano come uccelli imbrigliati in una rete".

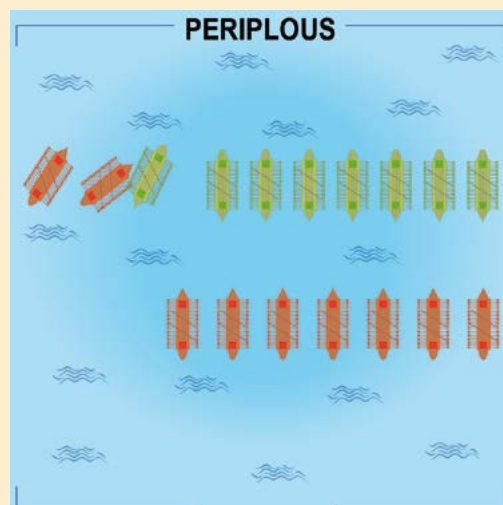
Probabilmente le imbarcazioni che parteciparono a questa battaglia non erano ancora vere e proprie navi da guerra, ma comuni mezzi per la navigazione fluviale e costiera, e gli uomini combattevano sul mare nello stesso modo in cui avrebbero lottato sulla terraferma, usando i loro vascelli come piattaforme per uno scontro corpo a corpo preceduto dal tiro di frecce e giavellotti. Nonostante questo, però, già allora era presente il principale aspetto della guerra marittima: la prevalenza della nave, ossia dello strumento bellico, su ogni altro aspetto organizzativo. La Marina, così come l'Aeronautica fin dalla sua nascita, ha sempre avuto i mezzi alla base della propria organizzazione. Alle navi di cui si voleva disporre – con il laborioso e costoso impegno che questa decisione comportava – venivano commisurate sia le infrastrutture (come i porti, gli arsenali e i servizi tecnici) sia il numero di uomini da reclutare, selezionare e istruire per farli navigare e combattere. Per questo la nave non solo è il cuore della guerra marittima, ma è il simbolo stesso della comunità nazionale cui appartiene, incarnandone la cultura militare, l'attitudine marinaresca, l'organizzazione economica, il livello tecnologico, la struttura sociale e le ambizioni strategiche.

UNA LUNGA STORIA SUI REMI

Ripercorrere l'evoluzione delle armi navali e delle tattiche della guerra nautica è dunque molto più che compiere una semplice rassegna di storia dell'arte militare perché consente di seguire il progresso tecnologico dell'umanità. In base a questa prospettiva possiamo individuare quattro periodi nella guerra marittima: l'epoca delle galee a remi, tra il 1200 a.C. e il 1500 d.C., seguita tra il Cinquecento e la metà dell'Ottocento da quella delle navi a vela. Nel XIX secolo e fino allo scoppio della Prima guerra mondiale possiamo poi riconoscere una breve età di transizione, caratterizzata dalla comparsa delle prime corazzate con propulsione a vapore. Infine il mondo contemporaneo, che vede il mare dominato da portaerei, sommergibili ▶

Kylix (coppa da vino) attica a figure nere del VI secolo a.C.: sulla nave si vede il dio Dioniso, contornato dai delfini (dal sito etrusco di Vulci).

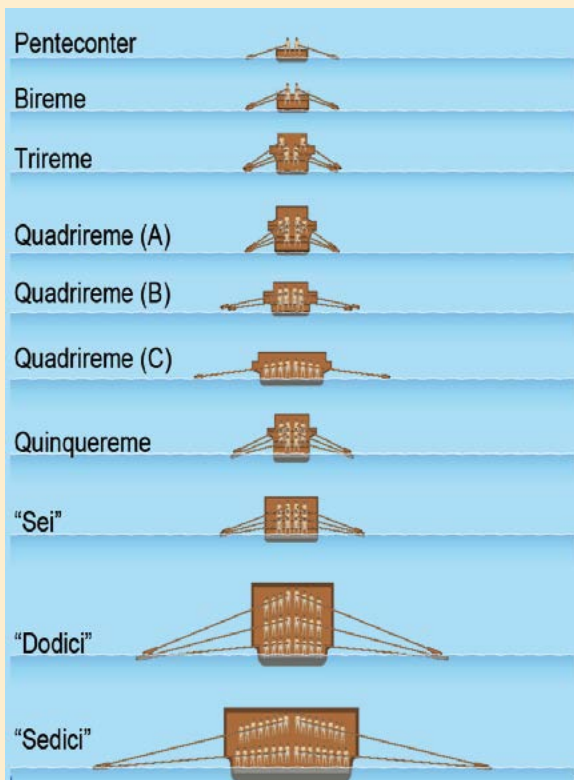
LE TATTICHE DELLE GALEE

IL DIEKPLOUS

La tattica chiamata dai Greci "diekplous" sfruttava i varchi presenti nella linea di galee nemiche per lo spazio necessario alla lunghezza dei remi. Un avversario poco ordinato o scarsamente addestrato, infatti, poteva slabbrare il proprio schieramento ampliando questo spazio oltre lo stretto indispensabile e consentendo così a un nemico più abile e manovriero di penetrare all'interno della sua formazione. Durante il passaggio, la galea dell'attaccante avrebbe tranciato con il suo rostro i remi della galea nemica per poi colpire di fianco o alle spalle un avversario ormai immobilizzato.

PERIPLOUS

IL PERIPLOUS

La tattica più semplice e utilizzata più di frequente nei combattimenti tra galee era chiamata dai Greci "periplous". In uno scontro frontale tra linee ordinate e serrate di galee il fattore decisivo era rappresentato dal raffronto dei rispettivi impeti. Le galee più leggere e agili potevano però cercare di guadagnare, con un'improvvisa accelerazione, il fianco dell'avversario, aggirandolo. La tattica del periplous avvantaggiava le flotte in superiorità numerica, ma poteva essere contrastata da un nemico schierato su due o più linee.

CARTINE: LUCIANO PARISI

L'EVOLUZIONE DELLA GALEA

Le galee nei secoli aumentarono la loro grandezza e il numero di rematori che costituivano il loro "motore". Dalle prime pentecontere, con 25 vogatori per murata, si giunse presto alle bireme, con due file di rematori, alle trireme con tre, e via via fino alle "sedici" nelle quali ognuno dei due remi per fiancata era manovrato da 8 vogatori. Il successo in battaglia di una flotta non era però determinato solo dalla grandezza delle galee, quanto dalla combinazione di forze che la componevano e dalla tattica impiegata.

Al centro, il dettaglio di una nave greca su una ceramica attica (VI secolo a.C.): il reperto proviene dalla necropoli etrusca di Cerveteri.

▶ e missili. Le prime vere e proprie navi da guerra furono costruite a opera dei Greci e dei Fenici probabilmente durante l'VIII secolo avanti Cristo. Si trattava di navi sottili fornite di vela quadra, che tuttavia in battaglia sfruttavano la propulsione a remi ed erano forti di equipaggi inizialmente composti da 50 vogatori disposti 25 per parte alle fiancate delle navi.

Con il tempo, le navi aumentarono di dimensione arrivando a ospitare fino a 16 ordini di rematori, con equipaggi di svariate centinaia di uomini. La nave stessa divenne un'arma con l'adozione del rostro, un puntale metallico installato sulla prua dello scafo, a pelo d'acqua. Durante le guerre del Peloponneso (431 – 405 a.C.), il rostro assunse l'aspetto che avrebbe mantenuto anche nei secoli successivi: una testa composta da tre alette orizzontali incrociate al centro con una solida sezione verticale. Era una forma ideata per sferrare un colpo a martello capace di concentrare una forza enorme in una zona molto ristretta. I rostri "alettati" erano progettati per tagliare il tavolato e le travi longitudinali lungo le loro giunzioni, anche con grandi angoli incidenti allo scafo, in modo che la penetrazione potesse essere realizzata su un'ampia gamma di direzioni di attacco. Gli scafi antichi erano costruiti con fasciame strettamente collegato da perfetti incastri, quindi un colpo inflitto da un percussore alettato riusciva a sconnettere giunzioni collocate a molti metri di distanza dal punto d'impatto. La chiave del successo di una manovra di speronamento dipendeva dalla tempistica dell'attacco e dalla corretta valutazione della velocità e della traiettoria delle galee una volta che la nave attaccante aveva inquadrato il suo bersaglio. La fiancata era il lato più debole, per questo lo schieramento in battaglia consisteva in una o più lunghe fila di galee con la prua rivolta verso l'avversario, così da garantirne la protezione.

Con il tempo, le navi aumentarono di dimensione arrivando a ospitare fino a 16 ordini di rematori, con equipaggi di svariate centinaia di uomini

DALLE GALEE ALLE NAVI A VELA

Verso la fine del XII secolo fu inventato il timone a cardine, che rese in seguito le navi a vela più manovrabili, permettendo loro di affrontare non solo mari sempre più insidiosi e viaggi più lunghi, ma anche di destreggiarsi agilmente in combattimento. Fino ad allora le battaglie navali medievali erano rimaste appannaggio esclusivo delle galee e sostanzialmente incentrate sugli abbordaggi, mentre lo speronamento, che negli scontri dell'antichità puntava generalmente a sfondare la chiglia dell'avversario, veniva ora finalizzato soprattutto alla tranciatura dei remi o all'agganciamento, spostando il rostro più in alto rispetto alla linea di immersione. Anche il tiro iniziò a rivestire sempre maggiore importanza e un numero crescente di fanterie imbarcate fu dotata di balestre, archi, catapulte e poi delle prime armi da fuoco pesanti e leggere. Le galee

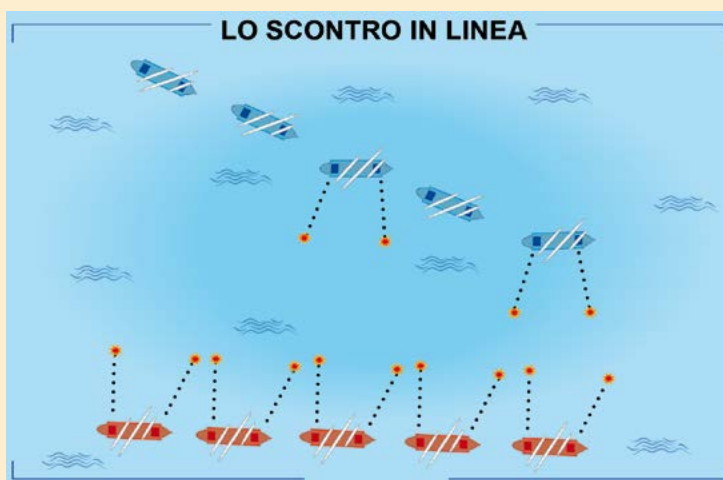
rimasero a lungo regine incontrastate nei mari calmi e chiusi, ma divennero sempre più grandi e si dotarono di castelli a prua e a poppa armati di grandi cannoni, che le appesantivano e rallentavano, mentre artiglierie minori erano poste sulle fiancate per contrastare gli abbordaggi. Per questo le navi a vela, più complesse ma superiori e più pratiche in guerra, avrebbero ben presto assunto un ruolo predominante nei conflitti sui mari.

Di pari passo con il progresso tecnologico delle imbarcazioni, anche le competenze di chi comandava una flotta si specializzarono distaccandosi nettamente da quelle di chi doveva guidare le forze terrestri. Dal punto di vista tecnico, l'innovazione medievale più rilevante fu comunque la rielaborazione del cog nordico, un'imbarcazione a vela che nei cantieri italiani – i primi furono molto probabilmente quelli genovesi – divenne la nao, chiamata anche navis o caracca, capostipite delle caravelle e dei galeoni che conquisteranno il Nuovo Mondo.

VERSO TERRE INESPLORATE

Alla fine del Medioevo i progressi compiuti nella navigazione avevano reso possibili viaggi più lunghi e le stesse navi da vela erano diventate ampie, resistenti e capaci di sopportare le dure condizioni della ▶

La morte dell'ammiraglio Ariabigne, fratello di Serse, nella battaglia di Salamina (480 a.C.) persa dai Persiani contro i Greci.

L'EVOLUZIONE DELLA TATTICA LINEARE

LO SCONTRO IN LINEA

Le battaglie navali all'epoca delle navi a vela erano caratterizzate dalla "ricerca del parallelismo": gli avversari si ponevano su linee parallele che iniziavano a sparare bordate l'una contro l'altra. La bordata più efficace era la prima: caricata con palla doppia o addirittura tripla, poteva risultare devastante se sparata a distanza ravvicinata. Avere il vento a favore permetteva di chiudere la distanza più velocemente, ma il nemico poteva dal canto suo cercare di allontanarsi abbastanza agevolmente, dando così origine a scontri spesso poco risolutivi.

LA "ROTTURA" DELLA LINEA

Verso la fine del Settecento la Royal Navy, grazie al contributo di vari eccellenti ammiragli (tra i quali naturalmente brilla la stella di Horatio Nelson), escogitò una tattica più aggressiva che valorizzava al massimo le qualità tecniche del proprio naviglio e il migliore addestramento, nonché la superiore esperienza, dei propri equipaggi. Anziché accettare il "parallelismo", le squadre britanniche puntavano a tagliare all'interno della linea avversaria per scompaginarla, al contempo cercando di acquisire una maggiore concentrazione di fuoco.

La battaglia di Trafalgar (21 october 1805) in un quadro di Nicholas Pocock: fu il trionfo del britannico Horatio Nelson sulla flotta francese.

navigazione negli oceani. I marinai disponevano di bussole, quadranti, astrolabi, portolani e conoscevano molto meglio il cielo, il mare, le correnti e i venti rispetto ai loro colleghi delle generazioni precedenti. Le imbarcazioni inoltre erano dotate di argani, pompe, ancore e attrezzature in grado di scandagliare mari più profondi. Sfruttando questo sapere maturato nel corso dei secoli, le nazioni affacciate sull'Atlantico - Spagna, Portogallo e Inghilterra – poterono spingere lo sguardo al di là dell'orizzonte fino ad allora conosciuto e inaugurarono per l'Europa una nuova epoca.
L'introduzione e lo sviluppo delle armi da fuoco trasformò, dal Cinquecento in poi, le navi da guerra a vela in vere e proprie piattaforme marittime per l'artiglieria finché, verso la metà del XVII secolo, i cannoni disposti lungo i fianchi non divennero l'arma decisiva nei combattimenti. Per funzionare, però, i cannoni pesanti richiedevano un proprio ponte e uno scafo corto e robusto, in netto contrasto con le caratteristiche di leggerezza e di lunghezza propria delle più snelle e leggere galee: il passaggio alle navi da guerra a vela comportò dunque la "vittoria" del potere di fuoco sulla capacità di manovra. Ciò non fu indolore, perché tatticamente le flotte caddero vittime dei capricci del vento; tuttavia beneficiarono, sul piano strategico, di una portata quasi illimitata e, rispetto alle fragili galee dei secoli passati, videro migliorare enormemente la propria tenuta in mare.

> L'introduzione e lo sviluppo delle armi da fuoco trasformò, dal Cinquecento in poi, le navi da guerra a vela in vere e proprie piattaforme marittime per l'artiglieria

Le fiancate di un vascello a vela consentivano anche di schierare più cannoni di quanti non ne potesse ospitare la prua di una galea: fu dunque naturale, per aumentare la potenza di fuoco del naviglio, moltiplicare anche il numero dei ponti lungo i quali disporre i cannoni sovrapponendoli l'uno all'altro, per poi schierare in battaglia i vascelli in linee o colonne parallele che presentavano la fiancata – ora non più fragile e inerme, ma armata - al nemico. Ciò ebbe un impatto decisivo sul piano tattico: una fregata a due ponti avrebbe battuto una corvetta più leggera dotata di un unico ponte, mentre un vascello di prima classe a tre ponti avrebbe battuto una fregata. In ogni caso, lo sconfitto sarebbe uscito dal combattimento dopo aver inferto danni minimi al suo avversario dotato di un maggior numero di ponti, e quindi di più cannoni. Di conseguenza, la "nave della linea di prima classe", un vascello a tre ponti, avrebbe svolto il ruolo principale in battaglia, con la sicurezza quasi matematica di battere tutti gli avversari di stazza minore e di sopravvivere per tornare a combattere. Raramente però battaglie combattute in questo modo potevano essere decisive. La linea, infatti, non era una formazione che consentisse la concentrazione del fuoco, tanto più considerando l'arco e la distanza di tiro limitati: la mira iniziava ad essere precisa sotto i 400 metri, ma per penetrare il solido fasciame di quercia degli scafi, la distanza doveva essere molto ridotta.

OBIETTIVO: ROMPERE LA LINEA

Per portare fino in fondo uno scontro occorreva inoltre che entrambi i contendenti fossero intenzionati a farlo: a parità di condizioni, se uno dei due decideva di sganciarsi, difficilmente si poteva impedirglielo. Nel Settecento, per esempio, i francesi ritennero che i loro interessi strategici fossero meglio tutelati evitando battaglie ravvicinate, e nelle guerre anglo-francesi la Royal Navy dovette abituarsi a un lungo periodo di azioni non decisive, ostacolate ancor di più da una dottrina tattica interpretata così rigidamente dalle corti marziali da essere assurta al ruolo di dogma. Le Flotte britanniche, che pure erano un passo avanti a tutte le altre per qualità e quantità del naviglio e per esperienza e addestramento dei propri equipaggi, non riuscivano di fatto a concretizzare in battaglia la propria netta superiorità. Verso la fine del secolo, però,

l'Ammiragliato britannico introdusse nella Royal Navy un migliore sistema di segnalazione che conferì alle proprie flotte una maggiore libertà di manovra: di tale innovazione beneficiò il genio tattico e il carisma personale di Horatio Nelson, le cui ineguagliabili vittorie nelle battaglie del Nilo (o di Abukir, 1-3 agosto 1798), di Copenaghen (2 aprile 1801) e di Trafalgar (21 ottobre 1805) suscitarono l'imperitura ammirazione di ogni esperto stratega navale.

L'evoluzione della tattica tornò a concentrarsi sulla manovra pura: "rompere la linea" della flotta nemica divenne l'obiettivo da conseguire per scompigliarne la coesione e sopraffarne le sue navi una ad una, concentrando il potere di fuoco in un combattimento ravvicinato. Le bordate più pericolose erano quelle che colpivano l'avversario "di infilata", ovvero attraversavano la lunghezza del vascello avversario da poppa o da prua, aprendo falle nello scafo con i colpi a palla o provocando stragi sul ponte di coperta con i proiettili a mitraglia.

Proprio quando il combattimento a vela aveva raggiunto il suo apice di raffinatezza tattica, però, il progresso tecnologico sconvolse nuovamente le carte della guerra sul mare. Nella prima metà dell'Ottocento, il perfezionamento del motore a vapore permise non solo di muovere le prime locomotive, ma anche di viaggiare sul mare con la propulsione a elica, svincolando le navi dalle bizzarrie del vento. Tuttavia ciò portava con sé un inedito obbligo strategico, che si riproporrà in epoca successiva con i motori a scoppio: il raggio di azione delle navi era limitato dalle riserve di carbone e dalle basi di rifornimento, come poi sarà da quelle di olio combustibile. I progressi nella siderurgia, inoltre, consentirono di sfruttare appieno la potenza del motore a vapore, permettendo di rivestire gli scafi e le sovrastrutture delle navi con una corazzatura di piastre metalliche. A causa del notevole appesantimento che ciò causò, le prime imbarcazioni da guerra a vapore erano molto lente e instabili; risultavano però praticamente invulnerabili ai cannoni, all'epoca ancora ad avancarica seppure già installati su torrette rotanti. Ciò produsse una grande corsa verso calibri sempre maggiori, che si risolveva a vantaggio delle navi che potevano contare su corazzature sempre più spesse. E per un breve periodo, nella seconda metà del XIX secolo, si assistette addirittura a un ritorno alla tattica dello speronamento. La "Pax Britannica" imposta dalla nazione vincitrice delle Guerre Napoleoniche aveva reso di fatto impossibili i grandi scontri marittimi: troppo ampio era il divario tra l'Impero vittoriano e i suoi possibili avversari, e l'evoluzione tattica subì quindi una battuta d'arresto.

LA DREADNOUGHT

La Dreadnought, "senza paura", ideata dall'ammiraglio britannico John Fischer fu il primo vascello della sua categoria e la prima corazzata moderna della storia navale. Entrata in servizio nel 1906, aveva come armi principali 10 grandi cannoni da 305 mm in cinque torrette binate, e 27 cannoni da 76 mm per contrastare il naviglio minore. Il concetto di corazzata "monocalibra", dunque, non va interpretato alla lettera, ma in ogni caso la presenza di due sole tipologie di artiglierie rendeva molto più semplice la logistica e il combattimento.

Sopra, foto della britannica Dreadnought, entrata in servizio nel 1906.

L'EPOCA DELLE CORAZZATE

Con l'inizio del nuovo secolo, il precipitare della crisi globale che sfocerà nella Grande Guerra impresse un'ulteriore e straordinaria accelerazione alla ricerca tecnologica, rinvigorendo contemporaneamente anche l'analisi tattica. Cannoni a retrocarica con canna rigata capaci di sparare proiettili con nuovi propellenti di forza inaudita dimostrarono che anche la corazza più spessa di una nave poteva ormai solo rinviare la sua sconfitta, non certo evitarla. All'inizio del Novecento alcune testate specialistiche internazionali pubblicarono una serie di articoli nei quali il generale del genio navale italiano Vittorio Cuniberti presentava una nave da guerra concettualmente così rivoluzionaria che avrebbe reso antiquati, dall'oggi al domani, i più moderni ▶

Il ponte della nave britannica Warrior con i cannoni pronti al fuoco (si tratta però di repliche).

Al centro, l'attacco a una nave da parte dei kamikaze giapponesi nella Seconda guerra mondiale. Sotto, la battaglia di Hampton Roads (1862), primo scontro tra navi corazzate della storia.

▶ mezzi allora in dotazione nelle Marine militari di mezzo mondo: la corazzata monocalibra. Questo tipo di nave concentrava in sé tutto il meglio della tecnologia disponibile all'epoca: era mossa da turbine a vapore alimentate a nafta ed era dotata di una corazzatura di circa 30 centimetri di spessore, che però non ne penalizzava affatto la velocità e l'autonomia. Cosa ancor più importante, Cuniberti introdusse l'idea dell'armamento monocalibro demolendo la consolidata prassi di moltiplicare i calibri dei cannoni presenti sulle navi: con le proprie ineccepibili argomentazioni dimostrò infatti quanto fosse opportuno ridurli al minimo indispensabile. Le navi più efficaci dovevano dunque essere dotate del maggior numero possibile di

cannoni di un identico, grosso calibro, da affiancare all'artiglieria da impiegare contro il naviglio minore. Alle stesse conclusioni di Cuniberti era giunto, e in modo del tutto indipendente, anche l'ammiraglio britannico John Fisher: forse aveva pure già ideato una nave identica, al punto che reclamò per sé il primato dell'idea e mai riconobbe all'italiano alcun merito. Nel 1906, appena un anno dopo essere stato nominato capo supremo della flotta britannica, Fisher varò la Dreadnought, la prima corazzata moderna. Questa nave cambiò sostanzialmente i rapporti di forza tra la Gran Bretagna e le potenze continentali, in particolare la Germania. I britannici avevano goduto fino a quel momento di un sostanzioso vantaggio sui tedeschi a causa del maggior numero di navi a disposizione, ma con l'introduzione della Dreadnought il divario si strinse perché la flotta del Kaiser investì poderosamente per produrre naviglio appartenente a questa nuova classe in servizio: così, in un brevissimo lasso di tempo, il rapporto di forze navali tra Germania e Gran Bretagna si ridusse da un abissale 1 a 8 all'inquietante, per la Royal Navy, 10 a 12, ovvero a un vantaggio di misura sul potenziale avversario.

La frenetica corsa agli armamenti d'inizio secolo ebbe pesantissime conseguenze sulle economie nazionali, fagocitando risorse a un ritmo impressionante, tanto da essere annoverata tra le cause scatenanti della Prima guerra mondiale. Dopo pochi anni, le Dreadnought erano già state superate dalle super-Dreadnought, ancora più potenti, corazzate e veloci, ma la razionalità militare volle che durante la guerra sia le une che le altre rimanessero praticamente

IL TAGLIO DELLA T

La tattica del taglio della T è sintetizzabile in tre fasi: in una prima fase la flotta attaccante cerca di guadagnare la distanza di tiro utile dall'avversario, inseguendolo o puntando contro di lui su una rotta parallela. Una stretta virata compiuta in sequenza dall'intera squadra permetterà in un secondo momento di attuare un fuoco longitudinale, il distruttivo taglio della T. Infine lo sfruttamento del vantaggio proseguirà riprendendo il parallelismo. L'abilità del comandante della squadra nello scegliere la rotta di avvicinamento e il momento per la virata decisiva sono determinanti per il successo di questa tattica.

LO SPAZIO DI BATTAGLIA

Il concetto centrale nella moderna guerra navale è quello di "spazio di battaglia", che viene definito come la zona intorno a una forza navale all'interno della quale il comandante è sicuro di individuare, localizzare, impegnare e distruggere le minacce prima che rappresentino un pericolo effettivo. Armi potentissime come i missili Cruise, infatti, lasciano solo pochi secondi per reagire e sono comunque estremamente difficili da intercettare: la migliore se non l'unica soluzione tattica è quella di distruggere il vettore del missile prima che possa lanciarlo, sia esso di superficie, sottomarino o aereo. Le misure tecnologiche per la delimitazione dello spazio di battaglia sono dunque oggi il campo di punta della tattica navale.

Flotta in formazione nel Golfo di Oman, composta da vascelli di cinque delle nazioni partecipanti all'operazione Enduring Freedom (2001-2014).

inutilizzate nei porti a causa delle condizioni operative, che rendevano impossibile l'impiego di queste costosissime gigantesse l'una contro l'altra: il progresso compiuto dalle potenze in guerra nel campo dei sommergibili e nella tecnologia dei siluri, infatti, le aveva rese nel frattempo troppo vulnerabili. Dal punto di vista logico, se non ancora tecnologicamente, la guerra sui mari era già proiettata verso il futuro con innovazioni importanti che si susseguiranno fino ai giorni nostri. Le battaglie marittime divennero soggette alla cosiddetta "legge quadratica del successo", secondo la quale ogni colpo messo a segno nella primissima fase dello scontro avrebbe alimentato se stesso a un ritmo esponenziale nel prosieguo della battaglia stessa: chi colpiva per primo non solo "colpiva due volte", come suggerisce la saggezza popolare, ma si garantiva che il suo secondo colpo andato a segno sarebbe valso come 4 centri e il terzo, in progressione, come 16. Individuare il nemico e colpirlo prima che potesse farlo lui divenne dunque l'imperativo che portò la marina ad agganciarsi alla nascente aeronautica, la quale ne moltiplicò il potere offensivo, e determinò l'introduzione delle portaerei. D'altra parte, il naviglio minore, più veloce anche se meno protetto, riconquistò un ruolo bellico centrale: indispensabile nella funzione di schermo di osservazione avanzata (tanto più dopo l'introduzione della radio e del radar), proteggeva le flotte e i convogli dai sommergibili e dai bombardieri. Di più: armato di siluri – e più di recente anche di missili – una fregata o un cacciatorpediniere (per non parlare dei MAS italiani che erano semplici ed economici motoscafi) poteva affondare qualsiasi corazzata riuscisse ad avvicinare a distanza di tiro. Le grandi navi potevano entrare in azione solo se sufficientemente protette da attacchi sottomarini e aerei, e il loro ruolo si ridusse all'appoggio ai grandi sbarchi anfibi, dove i loro potenti calibri avrebbero potuto demolire ogni difesa costiera.

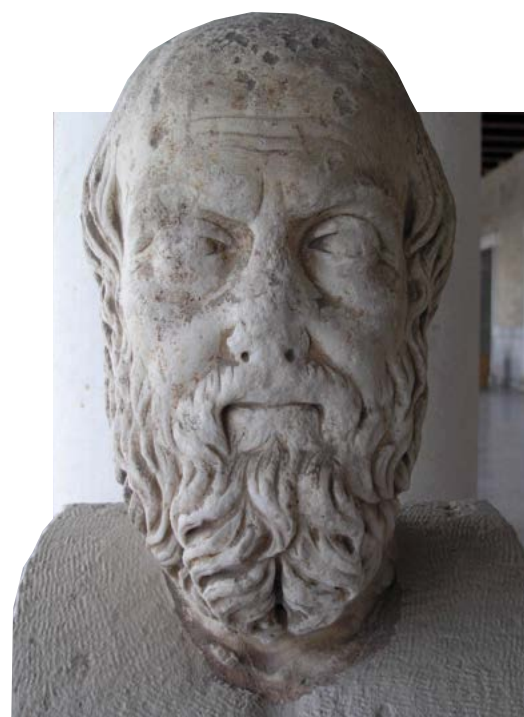
Il secondo Dopoguerra rafforzò questo trend epocale. La US Navy poté dispiegare sui mari un'egemonia persino superiore a quella di cui aveva goduto in passato la Marina britannica, dimostrandosi capace di proiezioni

> Individuare il nemico e colpirlo d'anticipo fu l'imperativo che portò la marina ad accoppiarsi all'aeronautica e determinò l'introduzione delle portaerei

di forza strategiche di livello globale. L'Unione Sovietica, dal canto suo, pur non potendo nemmeno lontanamente avvicinarsi a un livello paragonabile, riuscì comunque a dimostrare di possedere la capacità per tener testa al suo "grande avversario" nella Guerra Fredda, concentrando la propria potenzialità offensiva nella componente sottomarina, soprattutto quando si dotò di missili a testata nucleare. Al giorno d'oggi, con il dominio di internet e dei satelliti, tale trend tattico è giunto a un un livello di sofisticazione altissimo, senza però poter cambiare la natura profonda della guerra navale: scrutando l'orizzonte non appaiono ancora mutamenti sostanziali nella tattica marittima, ma non c'è dubbio che ne compariranno, perché il dominio dei mari non perderà mai la sua cruciale importanza strategica. • ***(Nicola Zotti)***

LA VITTORIA CHE CAMBIÒ IL MONDO

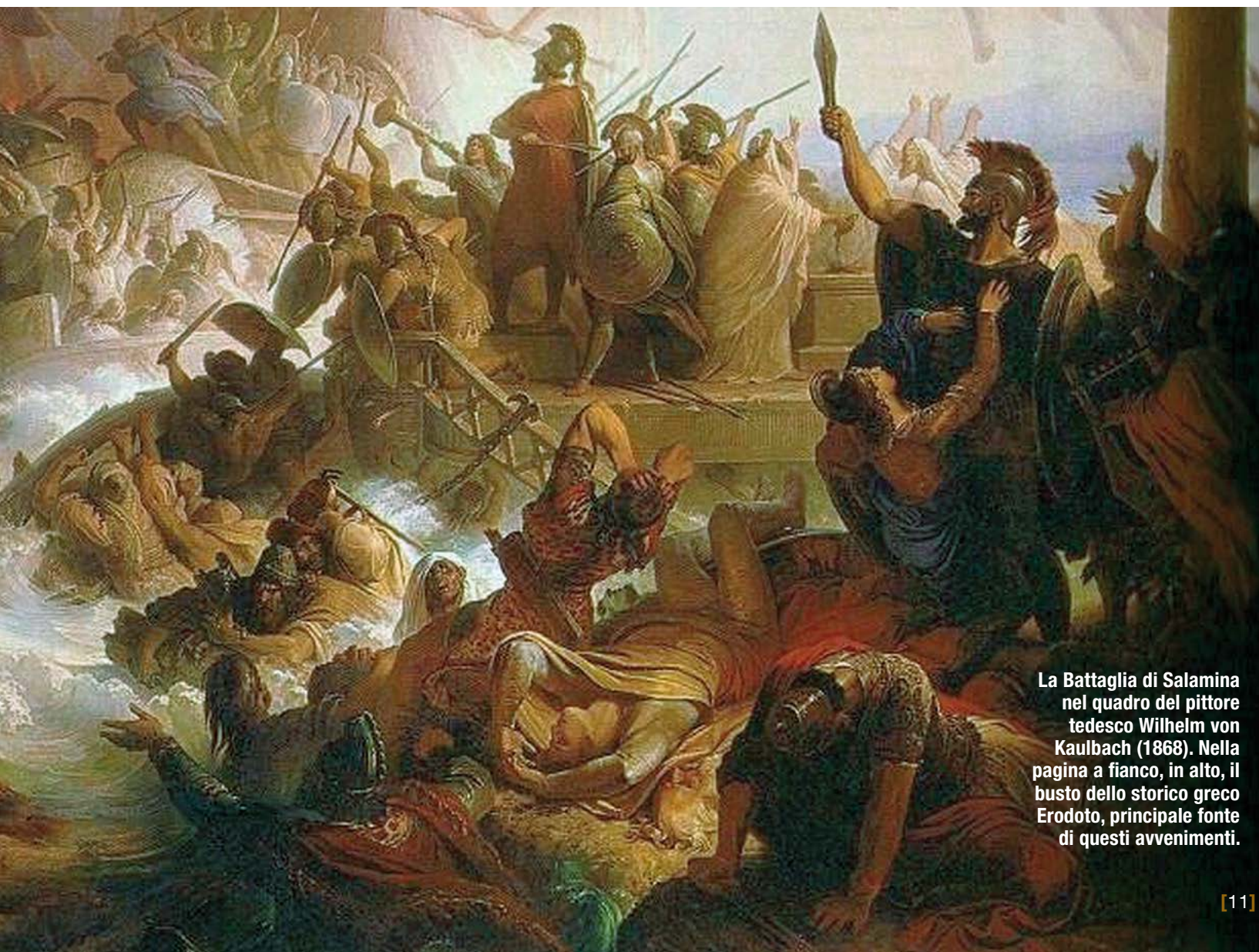
Fu uno degli scontri più cruciali di sempre. Se i Persiani non fossero stati sconfitti dai Greci, la regione ellenica e il Mediterraneo avrebbero acquisito un'identità differente, sotto l'influenza orientale

CREATIVE COMMONS

La battaglia che si combattè di fronte a Salamina, nelle acque dell'Egeo, il 23 o 24 settembre del 480 a.C. è stata universalmente giudicata una delle più importanti di tutti i tempi. La maggior parte degli studiosi ha sempre ritenuto, infatti, che se quel giorno le forze della lega panellenica non fossero riuscite a fermare le preponderanti armate del re persiano Serse I, la storia d'Europa sarebbe stata assai diversa: anziché, infatti, gettare i presupposti che avrebbero favorito il clima di libertà delle *poleis*, culla dell'arte e del pensiero greco poi irradiatosi in Occidente, la conquista persiana della Grecia avrebbe portato l'intera regione ellenica e buona parte del Mediterraneo sotto diretta influenza orientale, con conseguenze incalcolabili e, comunque, determinando la formazione di un'identità del tutto differente da quella che invece conosciamo.

UNA MINACCIA INCOMBENTE

La battaglia di Salamina fu uno degli episodi chiave della seconda guerra persiana, che seguiva il fallimentare tentativo, iniziato da Dario I pochi anni prima e infrantosi nel 490 a.C. a Maratona, di sottomettere l'Ellade al potere achemenide. Morto Dario, il figlio Serse ne ereditò il progetto e la missione e nel 480 a.C. si preparò a invadere la Grecia alla testa di un immenso esercito, quantificabile intorno alle 700mila unità ma da alcuni studiosi moderni portato, decurtando un po' le cifre fornite dallo storico greco Erodoto, principale fonte relativa agli eventi, a superare il milione e mezzo di uomini.

Nella primavera del 480 a.C. l'armata persiana attraversò l'Ellesponto e marciò in direzione della Tessaglia, attraversando la Tracia e la Macedonia. Gli Ateniesi, temendo l'arrivo dei nemici, già da due anni stavano preparando, per volontà del generale Temistocle, una flotta ma il numero di uomini e di ▶

Fu uno degli episodi chiave della seconda guerra persiana, che seguiva il fallimentare tentativo di sottomettere l'Ellade al potere achemenide

La Battaglia di Salamina nel quadro del pittore tedesco Wilhelm von Kaulbach (1868). Nella pagina a fianco, in alto, il busto dello storico greco Erodoto, principale fonte di questi avvenimenti.

Temistocle, a capo della lega panellenica, compie un sacrificio umano prima della battaglia di Salamina (stampa del 1915).

Sotto: rilievo di Serse I sulla porta del suo palazzo a Persepoli (nell'attuale Iran).

L'assemblea di Corinto si chiuse con 31 *poleis*, tra cui Atene e Sparta, che accettarono di unirsi in una lega superando le reciproche diffidenze

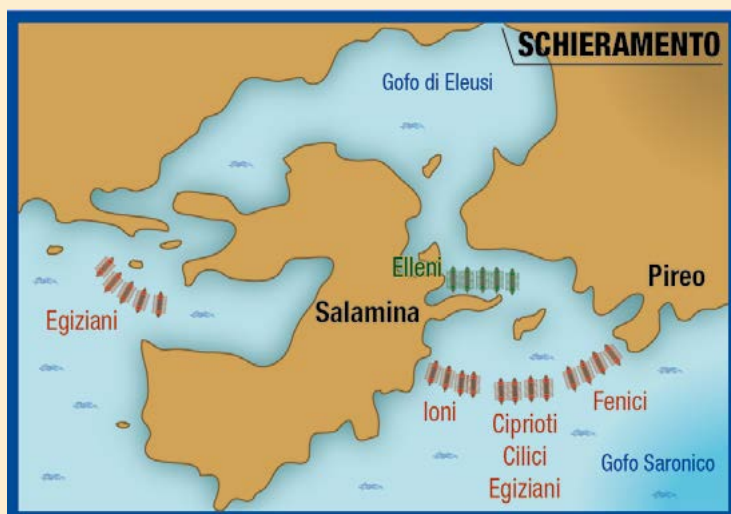
▶ risorse a disposizione non era certo sufficiente per sperare di far fronte allo sterminato esercito persiano.

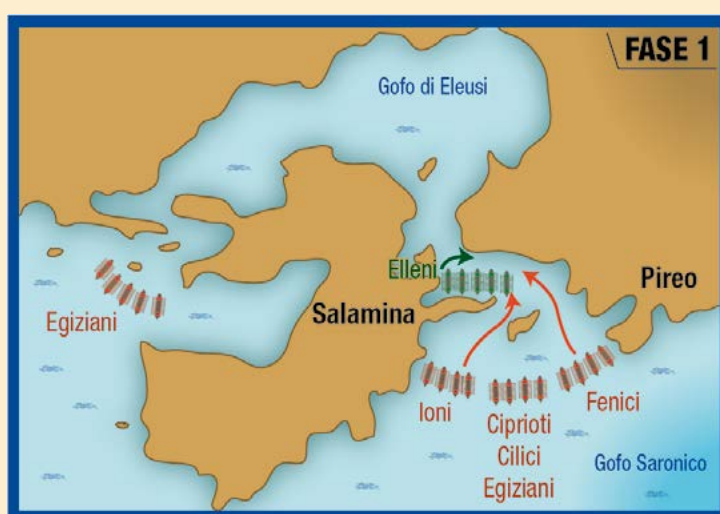
Alla fine del 481 a.C. si tenne a Corinto una grande riunione dei rappresentanti delle *poleis* greche: delle circa settecento città-stato, solo un decimo mandò i propri legati. Alcune città (la più importante fu Argo) nel frattempo si erano arrese o sottomesse all'incombente nemico ormai alle porte, mentre la maggior parte (tra cui Tebe) non superò lo scetticismo imperante e preferì restare neutrale in attesa dell'esito dello scontro, che propendeva sulla carta decisamente a favore dell'invasore. L'assemblea di Corinto, a ogni modo, si chiuse con 31 *poleis*, tra cui Atene e Sparta, che accettarono di unirsi in una lega superando le reciproche diffidenze e i conflitti che spesso caratterizzavano lo scenario politico locale. Anche Egina, isola con cui Atene aveva in corso una contesa commerciale, alla fine aderì alla coalizione.

IN ATTESA DEL NEMICO

L'avanzata terrestre di Serse fu inizialmente fermata dalla valorosa resistenza del re spartano Leonida nello stretto passaggio delle Termopili, che insieme a un piccolo esercito riuscì, pur finendo massacrato, a rallentarne per un po' l'azione; poi però, aggirato l'ostacolo attraverso un sentiero di montagna e avuta ragione della retroguardia greca, l'esercito persiano poté gettarsi sulla Beozia e l'Attica e arrivare ad Atene, incendiando la città e massacrando i pochi che non avevano voluto evacuare sulla dirimpettaia isola di Salamina, situata nell'attuale golfo Saronico.

Mentre le forze di Serse dilagavano sulla terraferma, la sua flotta veniva fermata presso Capo Artemisio da quella panellenica; quest'ultima, però, una volta giunta la notizia della disfatta alle Termopili dovette ripiegare a sud verso Salamina. Nel tentativo di contenere la pressione nemica, i Greci furono inoltre costretti ad allestire una seconda linea difensiva all'altezza dell'istmo di Corinto, che venne fortificato per chiudere al nemico la via del Peloponneso; e lì in effetti molti greci volevano ripiegare anche con la flotta, credendo più saggio avvicinarsi all'esercito terrestre in quanto ritenevano troppo esposta la posizione di Salamina. A ciò si oppose fermamente Temistocle, il quale non poteva certo permettersi di lasciare alla mercé del nemico gli ateniesi rifugiatisi sull'isola. Le navi elleniche, dunque, rimasero ferme a Salamina e qui attesero la battaglia ormai imminente, anche perché i Persiani avrebbero dovuto cercare presto lo scontro se volevano procedere con la conquista, essendo estremamente problematico pensare di mantenere un esercito così numeroso lontano dalla base con l'autunno ormai alle porte. ▶

LE TRE FASI DELLA BATTAGLIA

LO SCHIERAMENTO

I Persiani inviano una parte delle navi alleate egiziane a posizionarsi dalla parte opposta dell'isola, così da bloccare un'eventuale fuga nemica. La flotta viene invece schierata su tre linee in questo modo: sulla destra (più vicina alle coste dell'Attica) i navigli fenici, a sinistra (dalla parte di Salamina) quelli ioni, al centro le navi cilicie, licie e il resto delle imbarcazioni egizie. I Greci schierano invece su due linee sulla destra le navi spartane e corinzie guidate da Euribiade, mentre il resto della flotta, comandata da Temistocle, vede al centro i vascelli di Megara e Calcis e sulla sinistra, verso la riva dell'Attica, le triremi ateniesi.

FASE 1 – L'ATTACCO PERSIANO

I Persiani attaccano entrando nello stretto. I Greci arretrano leggermente per raggiungere una posizione più vantaggiosa e attendendere il favore della brezza mattutina. Poi, però, secondo la leggenda perché esortati dalla visione di una divinità, invertono la rotta.

FASE 2 – L'ATTACCO GRECO

I Greci attaccano speronando le triremi persiane con i rostri, e ne rovesciano e affondano parecchie. Le acque iniziano a ricoprirsi di relitti e uomini in mare, rendendo difficoltose se non impossibili le manovre della flotta nemica, che si trova imbottigliata a causa dell'esiguità dello spazio a disposizione e dei detriti.

FASE 3 – LA VITTORIA GRECA

Le navi persiane ancora integre, ormai completamente bloccate e circondate da quelle greche, vengono assaltate dalla fanteria oplitica imbarcata, che abborda i navigli e vi sbarca dando vita a furiosi corpo a corpo. Alcune navi di Serse si ritirano. Al termine della battaglia, i persiani hanno perso circa 200 triremi, gli elleni solo 42. Serse è costretto a ritirarsi e il suo piano di invasione e conquista della Grecia fallisce.

CARTINE: LUCIANO PARISI

Lo scontro tra Persiani e Greci in un'illustrazione tratta da una pubblicazione dei primi del Novecento.

▶ LE FORZE IN CAMPO

In base alle fonti antiche, Temistocle aveva a disposizione da 310 navi (secondo Eschilo, che prese parte alla battaglia e dedicò alcuni versi all'evento nella tragedia *I Persiani*) a 380 (cifra fornita invece da Erodoto nelle sue *Storie*); di queste la maggior parte – circa 130, ma per Erodoto addirittura 180 – erano ateniesi. Si trattava in massima parte di triremi, ossia di navi con tre file di rematori disposte sulle due fiancate dello scafo, ma erano presenti anche alcune pentecontere, caratterizzate dalla presenza di cinquanta vogatori disposti in un unico ordine, venticinque per lato, sui due fianchi.

Serse dal canto suo poteva contare su una quantità di navigli di molto superiore: pur volendo considerare simbolico (ed eccessivo) il numero di 1000, più 207 "più veloci delle altre", la stima oggi maggiormente accettata delle forze messe in mare dai persiani si aggira dalle 600 alle 800 triremi, oltre alle navi da trasporto. Molto difficile stimare le forze di fanteria imbarcate, che potrebbero ammontare rispettivamente a circa 22mila unità per i Greci (si trattava di opliti armati in maniera pesante) e dai 75mila ai 200mila per i Persiani. Il comando della flotta greca era stato formalmente assegnato dalla lega panellenica allo spartano Euribiade, tuttavia il capo de facto si rivelò Temistocle anche perché gli Ateniesi avevano fornito, come accennato, il maggior numero di navi alla spedizione.

LIBERARE LA TERRA DEI PADRI

Nell'ultima decade di settembre, l'armata persiana partì dal porto ateniese del Falero ed entrò, nottetempo, nello stretto che separa l'isola di Salamina dalle coste dell'Attica. Le navi si posizionarono lungo una linea che dall'isola ora di S. Giorgio si estendeva verso il promontorio di Cinosura, accerchiando così virtualmente la flotta greca posta nella baia di Ambelaki. Una parte delle navi di Serse si dispose poco oltre, tra Salamina, l'isola di Psittalia e la costa attica, in modo da chiudere ogni via di fuga, così come un altro gruppo di navi, che facevano parte del contingente egiziano alleato, fu inviato dalla parte opposta a serrare il Canale di Megara. I Greci si accorsero tardi che i

TRIREME GRECA (PERIODO CLASSICO)

Una trireme greca nel periodo classico poteva contare su un equipaggio di circa 200 uomini. Tra essi c'erano, oltre al comandante (trierarca) e ad altri fuzionari con compiti amministrativi e di sicurezza, 170 rematori suddivisi in tre file, un flautista (trierauleta) che impartiva il ritmo di voga, una decina di marinai per manovrare le vele, alcuni arcieri e un reparto di fanteria (opliti) armata in maniera pesante.

REMATORI
Suddivisi in tre ordini (trainiti, zygiti e talamiti) per un totale di circa 170 uomini

TIMONE
Era doppio e collocato a poppa, nella parte posteriore della nave

SCAFO
Lungo circa 35-40 metri

ROSTRO
Sperone in legno, rivestito di bronzo e con lame taglienti, sporge di circa 2 m e serve a sfondare le navi nemiche

Persiani erano in posizione di combattimento, ma anziché perdersi d'animo si schierarono a loro volta. All'alba del giorno 20 boedromione - il terzo mese del calendario attico - ossia secondo le ipotesi più accreditate il 23 o 24 settembre 480 a.C., la battaglia iniziò con gli elleni intonanti il loro inno di guerra, che secondo Eschilo suonava così: "Avanti, figli della Grecia, liberate la terra dei padri, liberate i vostri figli, le vostre donne, gli altari dedicati agli dei dei vostri avi, e le tombe dei vostri antenati: ora c'è la guerra per tutte le cose". I Persiani si stupirono del coraggio dei nemici ma confidavano sulla loro schiacciante superiorità numerica: tant'è che Serse, certo della vittoria, aveva addirittura fatto allestire il proprio trono sulla cima di una collina costiera per godersi in santa pace lo spettacolo. I Persiani invece dovettero accorgersi ben presto che il loro numero soverchiante, lungi dal costituire un vantaggio, in realtà li penalizzava: lo spazio a disposizione nel braccio di mare, infatti, era troppo stretto e i margini di manovra inesistenti per così tante navi tutte insieme, sicché le stesse rischiavano continuamente di cozzare le une contro le altre ancora prima di arrivare a misurarsi con gli avversari. La situazione, insomma, era simile a quella che via terra Serse aveva sperimentato alle Termopili: i suoi erano in tanti, ma rischiavano di rimanere schiacciati in uno spazio angusto che ne vanificava il vantaggio numerico. Sulle prime i Greci arretrarono leggermente, vogando all'indietro forse per poter raggiungere una posizione ritenuta più vantaggiosa, ma poi – leggenda vuole per la comparsa di una divinità femminile che li esortò a procedere – decisero di avanzare e attaccare il nemico con tutta la forza di cui disponevano. Le triremi greche furono spedite in avanti e affondarono i loro rostri negli scafi nemici, in alcuni casi ribaltandoli, ma il più delle volte creando danni tali da causarne il rapido affondamento. In questo modo le triremi greche non solo neutralizzarono l'offensiva della prima linea avversaria, ma causarono un vero e proprio ingorgo di vascelli semidistrutti che impedirono alle sopraggiungenti seconda e terza linea persiana qualsiasi margine di manovra. Procedendo, i vascelli di Serse si trovarono imbottigliati nella mischia: i Greci ebbero così buon gioco ad affondarli oppure ad abbordarli, facendovi sbarcare i propri opliti e ingaggiando con la fanteria persiana furiosi combattimenti corpo a corpo. I più animosi in battaglia furono proprio gli Ateniesi, i quali avevano tutta l'intenzione di vendicare la loro città distrutta e i propri concittadini massacrati dagli invasori, per cui gettarono il cuore oltre l'ostacolo e si batterono come leoni.

DIEKPLOUS VS ABBORDAGGIO

Una delle tattiche più utilizzate nelle battaglie navali antiche era il *diekplous*, adottato in questo periodo dai Persiani e in parte dai Greci dell'Asia. Si trattava di un attacco a colonna compiuto nei confronti della linea centrale nemica: la nave capofila, una volta raggiunto il naviglio avversario, anziché puntarlo direttamente per speronarlo virava all'improvviso passando di fianco allo scafo e ne tranciava i remi. A questo punto, immobilizzata, la nave colpita poteva essere speronata da quella seguente. Per eseguire efficacemente questa complessa manovra era necessario possedere rematori ben addestrati e perfettamente sincronizzati, e soprattutto un naviglio abbastanza "leggero" e manovrabile. Le navi greche impiegate a Salamina erano troppo onuste per usare questa tattica e optarono per lo speronamento, che viceversa risultava più efficace grazie al maggior peso dello scafo lanciato. Il tonnellaggio superiore garantiva anche una miglior resistenza ai venti e nel caso la nave venisse speronata a sua volta. La ragione della grande "stazza" delle triremi greche dipende, probabilmente, dalla presenza a bordo degli opliti, che erano fanti armati in maniera pesante.

Bassorilievo di una grande trireme greca (datato tra il 410 e il 400 a.C.)

La situazione era simile a quella che Serse aveva sperimentato alle Termopili: i suoi erano di più, ma rischiavano di rimanere schiacciati in uno spazio angusto

UN'INCREDIBILE SCONFITTA

Vistisi a quel punto quasi perduti, i navigli della Fenicia e di Cipro iniziarono a ritirarsi verso il Falero. Secondo lo storico Diodoro Siculo, la ritirata delle unità che erano ritenute le migliori scatenò il panico nello schieramento persiano e l'emulazione degli altri navigli superstiti, che dunque si diedero alla fuga in maniera disordinata, secondo Erodoto addirittura lottando e ostacolandosi fra loro. Molti di essi, tuttavia, furono intercettati e neutralizzati dalle navi di Egina, che si erano mosse a sbarrare loro la strada. Le sorti della battaglia furono così segnate. Al termine dello scontro, Serse aveva perso circa 200 triremi, mentre sul fronte greco i navigli affondati erano stati soltanto una quarantina. Moltissimi Persiani inoltre, stando a Erodoto, erano affogati durante le fasi di speronamento perché, a differenza dei Greci che, pur caduti in mare, si salvarono a nuoto, non sapevano nuotare. Il re persiano non volle assistere fino in fondo alla propria incredibile sconfitta: quando si era accorto che la battaglia era persa, aveva lasciato il suo trono per rientrare al campo e meditare il da farsi. La débâcle di Salamina inflisse un duro colpo al prestigio del sovrano e lo indusse, dopo le successive e altrettanto decisive sconfitte a Platea e Micale (479 a.C.), a rinunciare a ogni proposito di conquista della Grecia. • ***(Elena Percivaldi)***

Soldati persiani raffigurati nel palazzo di Dario I a Susa. A sinistra, il ritorno dei Greci da Salamina, in una litografia dell'Ottocento.

MISSIONE (IM)POSSIBILE

Come riuscirono i Romani a sconfiggere la fortissima flotta cartaginese? Cronaca di una delle imprese in mare più grandi dell'antichità

La battaglia di Capo Ecnomo nel dipinto del pittore francese Gabriel Jacques de Saint-Aubin (1724-1780).

Dopo la vittoria contro Pirro a Benevento (275 a.C.), Roma era entrata di diritto nel novero delle grandi potenze del Mediterraneo. Trovò però quasi subito sulla sua strada Cartagine, che sul mare esercitava ormai da secoli l'egemonia quasi assoluta. Fondata secondo la leggenda nell'814 a.C. da coloni fenici provenienti da Tiro, la città aveva conteso dalle coste africane la scena ai Greci, a loro volta in espansione verso occidente e soprattutto in Sicilia, dove avevano fondato colonie importanti come Naxos, Agrigento, Siracusa, Catania e Selinunte. I Punici a loro volta avevano creato una serie di ricchi empori costieri a Mozia, Solunto e Palermo e ben presto gli interessi commerciali delle due potenze erano entrati in competizione, accendendo una serie di conflitti durati ben cinque secoli al termine dei quali Cartagine era riuscita a farsi largo nel Mediterraneo occidentale. Nel 265 a.C., però, i Mamertini, mercenari campani un tempo al soldo del tiranno Agatocle di Siracusa, furono assediati a Messina dal suo successore Gerone; per tentare di risolvere la situazione, chiesero aiuto, contemporaneamente, sia a Cartagine che a Roma. Vedendo in ciò una preziosa occasione per inserirsi finalmente anche nel Mediterraneo sud-occidentale, la Repubblica intervenne prontamente anticipando i rivali e, dopo aver preso possesso di Messina, dichiarò guerra a Cartagine.

GUERRA DI SICILIA

La prima guerra punica (264 – 241 a.C.) si combatté principalmente sulle acque, un scenario per il quale all'epoca Roma non aveva alcuna esperienza. Fu costretta quindi ad allestire la propria flotta in emergenza, "copiando" le navi nemiche catturate. Ma ▶

La prima guerra punica si combatté principalmente sulle acque, uno scenario per il quale all'epoca Roma non aveva alcuna esperienza per cui fu costretta ad allestire la propria flotta in emergenza, "copiando" le navi nemiche catturate

I resti dello scafo di una nave punica rinvenuti a Marsala.

ALAMY/IPA (IN APERTURA), SARAH MURRAY/COMMONS

Atilio Regolo fa ritorno a Cartagine, da un dipinto di Cornelis Cels, oggi conservato all'Hermitage di San Pietroburgo.

CREATIVE COMMONS

Roma aveva un'arma micidiale: sapendo di essere più forte dei Punici nel combattimento sulla terraferma la Repubblica era riuscita a trasformare le battaglie navali in scontri terrestri grazie all'impiego dei corvi, ingegnosi "ponti mobili" che si agganciavano al naviglio nemico

▶ lo fece così bene che la guerra, alla fine, fu decisa a vantaggio di Roma e proprio sul mare. Dopo essersi scontrate via terra ad Agrigento (261 a.C.), le due potenze vennero alle armi a Lipari, Milazzo, Sulci e Tindari: sorprendentemente, la flotta repubblicana emerse da questi episodi bellici via via più forte, finché a Tindari giunse a pareggiare del tutto il valore navale cartaginese. Dalla sua, Roma aveva un'arma micidiale: sapendo di essere più forte dei Punici nel combattimento sulla terraferma – vi eccelleva grazie alla superiore abilità delle proprie fanterie – la Repubblica era riuscita a trasformare le battaglie navali in scontri terrestri grazie all'impiego dei corvi, ingegnosi "ponti mobili" che si agganciavano al naviglio nemico andando a costituire una piattaforma in grado di garantire stabilità alle sue truppe imbarcate, che erano così messe in condizione di combattere quasi come se fossero impegnate in una battaglia campale. Episodio decisivo della prima guerra punica – all'epoca chiamata "guerra di Sicilia" – fu la battaglia di Capo Ecnomo, che si svolse nei pressi dell'odierno Poggio Sant'Angelo, al largo di Licata, nell'estate del 256 avanti Cristo. Secondo lo storico Polibio, la flotta romana aveva a disposizione un numero ingente di navi: ben 360 contro le 350 dei Cartaginesi. I Romani salparono da Messina, mentre i punici si accostarono a capo Lilibeo, e da lì approdarono a Eraclea Minoa, non lontano da Agrigento. Sempre secondo lo scrittore greco, ogni nave era equipaggiata con 300 rematori e 120 soldati di marina, quindi le forze in campo erano titaniche: 140mila romani contro 150mila cartaginesi, un numero tale da far annoverare lo scontro – così in effetti Polibio stesso lo definì – come la più grande battaglia navale fino ad allora combattuta. Va però detto che, come spesso accade nelle guerre antiche, le cifre date dalle fonti non sono accettate da tutti gli storici moderni e anzi il più delle volte sono considerate esagerate. Ciò vale anche in questo caso, sicché si può affermare che, in base a calcoli più realistici, quel giorno si affrontarono dai 100 ai 150mila uomini complessivamente, il che nulla toglie alle dimensioni, comunque impressionanti, dello scontro.

I DUE SCHIERAMENTI

La flotta romana era stata affidata ai consoli Lucio Manlio Vulsone Longo e Marco Atilio Regolo, i quali comandavano ciascuno una nave a sei ordini di remi. Essi schierarono la formazione a cuneo, ponendo le proprie linee sui due lati obliqui e una terza linea sul retro in orizzontale, avente funzioni di retroguardia; tra i vertici e la base di questa sorta di triangolo, i consoli disposero i pesanti navigli da carico, in cui erano stipati i cavalli e l'equipaggiamento necessario a invadere Cartagine, nell'eventualità che si fosse riusciti – com'era effettivamente nei piani – ad approdare sulla costa africana. A questo ▶

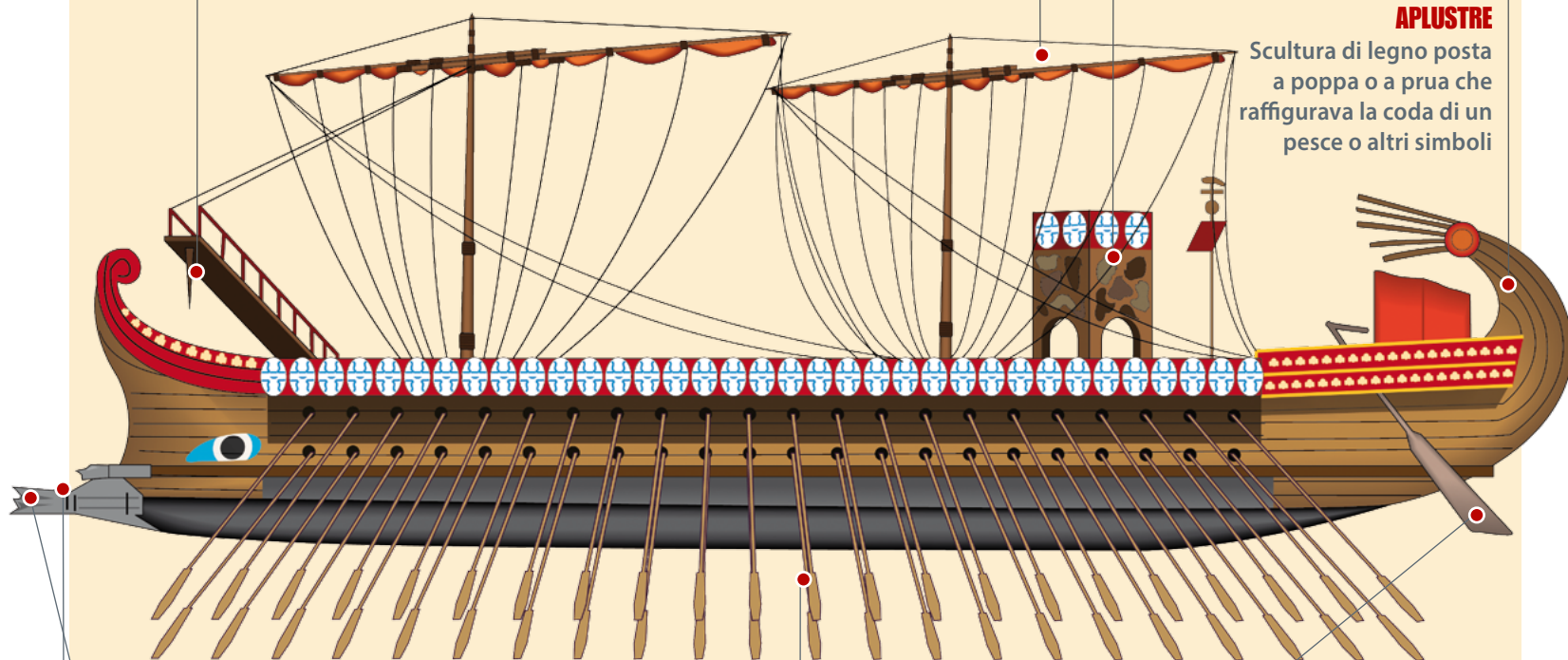
LA QUADRIREME ROMANA

La quadrireme poteva avere quattro rematori per gruppo, organizzati su due soli ordini di remi (due traniti e due zigiti): con questa configurazione, oltre a un aumento di velocità e di carico trasportabile, era possibile ottenere anche un profilo più basso e meno vulnerabile.

CORVO (corvus)
Passerella lunga oltre 10 metri, che veniva calata sul ponte nemico con una fune collegata a un albero per far passare la fanteria

ANTENNA
Pennone, palo di legno perpendicolare all'albero su cui veniva fissata la vela; poteva essere spostata manovrando delle funi alle sue estremità per esporre meglio la vela alla direzione del vento

TORRI (turres, o propugnacula)
Costruite per poter bersagliare dall'alto i difensori delle navi nemiche, potevano far parte della struttura della nave, o a volte essere innalzate solo al momento del combattimento

APLUSTRE
Scultura di legno posta a poppa o a prua che raffigurava la coda di un pesce o altri simboli

PROEMBOLION
Robusta struttura sporgente a prua appena sopra il rostro, spesso sagomata artisticamente, che aveva lo scopo di rompere i remi nemici

TIMONE (Gubernaculum)
Era doppio, uno per lato dello scafo, con le due parti collegate da una barra di accoppiamento (clavus)

CARENA (carina)
La parte immersa della nave, da proteggere dallo speronamento

ROSTRO (rostrum, o embolion)
In bronzo, del peso variabile tra i 300 e i 700 chili, si allungava sotto il livello dell'acqua per circa 2 metri. Le alette laterali sporgenti avevano la funzione di squarciare il fasciame della nave nemica anche se l'impatto non era frontale

CARATTERISTICHE TECNICHE

Lunghezza: 40-50 m
Larghezza dello scafo: 8-10 m
Pescaggio medio: 1 m
Propulsione: gruppi di remo su due ordini sovrapposti di due rematori per remo
Interscalmo: 92 cm
Equipaggio ai remi: 200-250
Equipaggio di governo: 15-20
Fanti imbarcati: 120-150
Velocità: 6 nodi

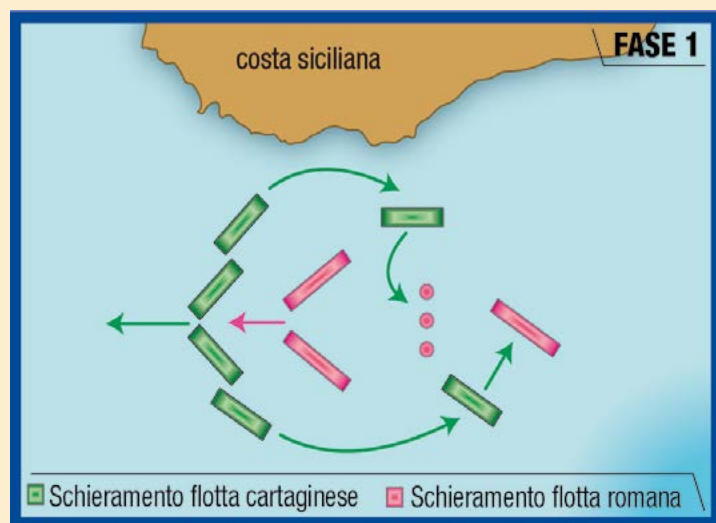
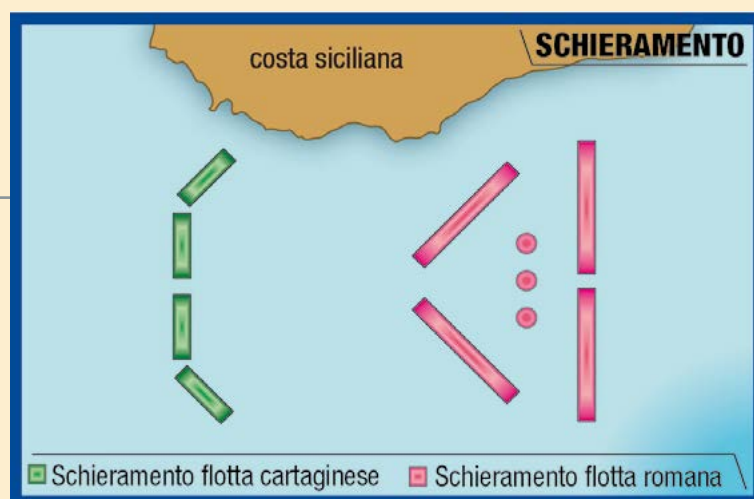
LUCIANO PARISI

Scontro in mare tra le flotte romana e cartaginese in un'illustrazione del Novecento.

▶ schieramento cuneiforme Cartagine rispose con la consueta formazione composta da una sola linea con due ali: quella di sinistra affidata ad Amilcare e quella di destra capitanata da Annone. Si trattava di ammiragli di grande esperienza; per di più, entrambi avevano avuto modo di testare sul mare l'ormai indiscutibile valore della flotta romana, finendo sconfitti rispettivamente a Tindari e ad Agrigento. Essi valutarono dunque che i Romani potessero essere superati solo rompendone la formazione, cosa che sarebbe stata possibile simulando parzialmente una fuga e attirando le navi nemiche all'inseguimento, per poi circondarle e averne ragione: l'importante era che i consoli non riuscissero a mettere in campo i corvi, altrimenti superarli sarebbe stato difficile se non impossibile.

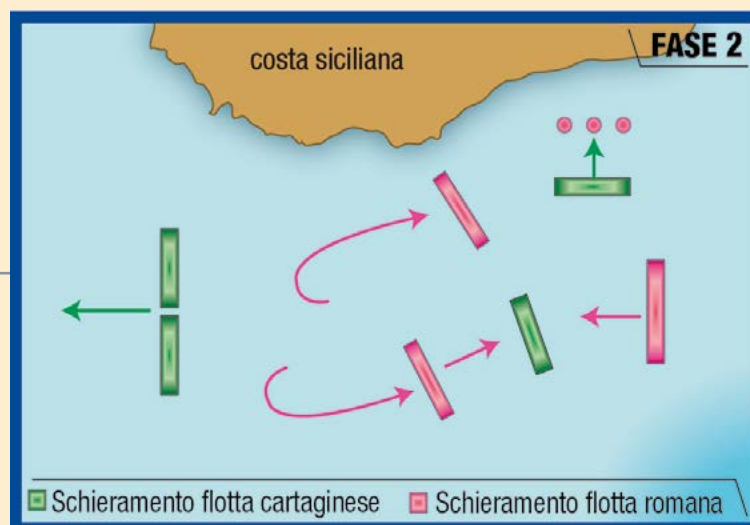
LE FASI DELLA BATTAGLIA

LO SCHIERAMENTO

I consoli romani Manlio Vulsone e Atilio Regolo schierano la flotta a cuneo, con le loro due linee di navi ai lati e una terza alla base con funzioni di retroguardia. Al centro collocano i lenti navigli da carico. I Cartaginesi invece si dispongono come di consueto su una sola linea, suddivisa in due ali affidate la sinistra ad Amilcare e la destra ad Annone.

FASE 1

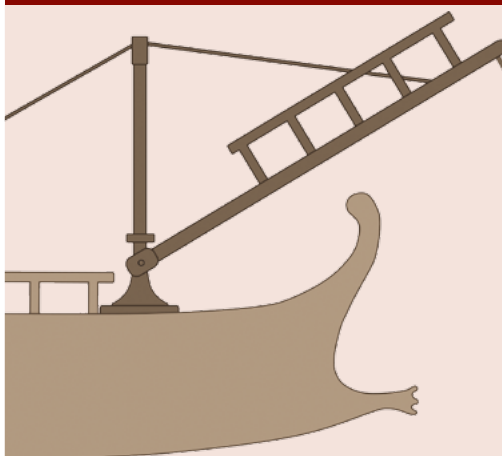
Amilcare inscena una ritirata con il suo centro per attirare i Romani in trappola. I consoli seguono i fuggiaschi lasciando le proprie navi da carico sguarnite. I Cartaginesi le attaccano spingendole verso la costa, mentre Annone si avventa sulla retroguardia romana costringendola a un duro scontro.

FASE 2

Le navi comandate dai consoli riescono a mettere finalmente Amilcare in fuga, catturando varie imbarcazioni nemiche; una volta libere, possono ritornare indietro per affrontare Annone, che viene stretto in una morsa: la retroguardia romana, nonostante sia ormai allo stremo, trova la forza di reagire e la battaglia alla fine è vinta.

UNA MANOVRA SBAGLIATA

Poco dopo l'inizio dello scontro, Amilcare ordinò al centro cartaginese di fingere la ritirata. La parte avanzata del cuneo romano abboccò e si volse all'inseguimento dei presunti fuggiaschi, raggiungendoli e ingaggiando con loro battaglia. Così facendo, però, i consoli lasciarono sguarnite le navi da trasporto, che avanzavano assai più lentamente, appesantite dal carico: su di esse l'ala sinistra cartaginese poté quindi piombare indisturbata, spingendole verso le coste siciliane e costringendo i loro equipaggi a misurarsi nel combattimento. Nel frattempo, l'ala destra cartaginese di Annone, approfittando della lontananza del cuneo nemico, aveva iniziato una rapida manovra di accerchiamento, andando ad attaccare le navi romane della retroguardia rimaste a loro volta sguarnite: in tal modo, come scrive Polibio, "nell'insieme il combattimento era in tre parti e tre battaglie navali si combattevano a notevole distanza l'una dall'altra".

L'esito della battaglia rimase a lungo incerto e fu deciso solo quando le due squadre consolari, dopo aver attaccato pesantemente il centro punico in finta fuga, poterono rientrare in soccorso della linea di retroguardia, ormai sul punto di soccombere alle soverchianti forze di Annone. I Cartaginesi, probabilmente terrorizzati dalla possibilità che i Romani potessero utilizzare i corvi, si videro a quel punto costretti al ritiro. Per loro il bilancio finale fu di 30 navi affondate e 64 catturate. Sempre secondo Polibio, i Romani invece persero solamente 24 navi, mentre nessun naviglio era caduto in mano nemica.

IL CORVO: COMBATTERE IN MARE COME SULLA TERRAFERMA

Disegno schematico di un *corvus*, un congegno di abbordaggio navale utilizzato dai Romani nelle battaglie in mare della Prima guerra punica.

A Capo Ecnomo, come già nelle precedenti battaglie navali contro Cartagine combattute da Milazzo in poi, i Romani utilizzarono il famigerato *corvus*, una sorta di ponte mobile che consentiva ai fanti imbarcati sulle navi di combattere come se fossero sulla terraferma o quasi. Polibio nelle sue *Storie* lo descrive come una passerella mobile larga poco più di un metro e lunga quasi 11, con un piccolo parapetto su ambo i lati; dotato di uncini alle estremità, si agganciava perfettamente allo scafo nemico dando ai fanti ampio appoggio. In tal modo, i soldati potevano sfruttare appieno la loro grande perizia nelle tattiche di combattimento terrestri, nelle quali Roma eccelleva rispetto a Cartagine.

Archiviato il trionfo di Capo Ecnomo, Roma avrebbe bissato il successo alle Isole Egadi (241 a.C.), decretando così la fine della prima guerra punica. Il lunghissimo e aspro conflitto tra le due potenze si sarebbe però protratto con altre due guerre fino al 146 a.C., quando Cartagine fu definitivamente rasa al suolo e incendiata da Scipione Emiliano. Da allora in poi, esteso il suo controllo anche a buona parte delle coste dell'Africa, Roma poté davvero dirsi padrona incontrastata del Mediterraneo. • ***(Elena Percivaldi)***

Per i Cartaginesi il bilancio finale fu di 30 navi affondate e 64 catturate; i Romani invece persero solamente 24 navi, mentre nessun naviglio era caduto in mano nemica

I resti della città di Cartagine, oggi a nord-est di Tunisi.

123RF, CREATIVE COMMONS

LA FINE DI UNA GUERRA FRATRICIDA

AD AZIO ANDÒ IN SCENA L'ULTIMO GRANDE SCONTRO DELLA GUERRA CIVILE DELLA REPUBBLICA, COMBATTUTA TRA MARCO ANTONIO E OTTAVIANO. DOPO LA VITTORIA DI QUEST'ULTIMO PER ROMA NIENTE FU PIÙ COME PRIMA

ALAMY/IPA

La battaglia di Azio nel quadro di Lorenzo Castro (1664-1770). A destra, busto di Marco Antonio.

Il 2 settembre del 31 a.C. nelle acque di Azio andò in scena l'ultima grande battaglia combattuta dalla Repubblica, nonché lo scontro che chiuse definitivamente il lungo quindicennio di guerre civili che avevano insanguinato Roma. A fronteggiarsi furono Gaio Giulio Cesare Ottaviano, figlio adottivo ed erede di Giulio Cesare, e Marco Antonio, uomo politico assai spregiudicato, con il quale lo stesso Ottaviano era entrato in un decisivo conflitto dopo che questi, ad Alessandria, aveva nominato eredi dei territori orientali di Roma i figli avuti da Cleopatra VII, regina d'Egitto e sua amante.

Il conflitto tra i due aveva in realtà radici ben più profonde. Entrambi, insieme a Marco Emilio Lepido, avevano dato vita nel 43 a.C. al secondo triumvirato su imitazione di quello creato anni prima da Cesare, Pompeo e Crasso, allo scopo di stabilizzare la Repubblica, ripiombata nel caos dopo la fine violenta dello stesso Cesare. Tra gli obiettivi del patto c'era anche quello di dare la caccia ai cesaricidi. Ma una volta eliminati questi ultimi a Filippi (42 a.C.) ed essersi spartiti i territori dominati dalla Repubblica, i tre iniziarono a sperimentare i primi screzi. Ottaviano si trovò dapprima ad affrontare, e ad eliminare, l'ultimo anticesariano, l'ambizioso Sesto Pompeo; poi dovette fronteggiare lo stesso Lepido, il quale

Il conflitto divenne inevitabile: nel 31 a.C. Antonio, ritenuto dai Romani un traditore, venne dichiarato nemico pubblico e Ottaviano, ottenuto il consolato, dichiarò guerra a Cleopatra

ruppe il patto per reclamare il possesso della Sicilia, che riteneva di suo appannaggio. Ottaviano però riuscì rapidamente ad aver ragione dell'avversario, sicché tutto il potere rimase concentrato nelle sue mani, per quanto concerneva i territori in Occidente, e di Marco Antonio, che aveva invece rivolto i suoi interessi verso l'Oriente.

Non passò molto tempo e anche loro due vennero alle armi. Secondo lo storico Svetonio, autore delle biografie dei primi dodici imperatori romani tra cui lo stesso Ottaviano, futuro Augusto, "la sua alleanza con Antonio era sempre stata dubbia e poco stabile,

Il denario di Marco Antonio: in alto è raffigurata una galea e in basso l'aquila e due emblemi della legione.

mentre le loro continue riconciliazioni altro non erano che momentanei accomodamenti. Alla fine si giunse alla rottura definitiva. E per meglio dimostrare che Antonio non era più degno di essere un cittadino romano, Ottaviano aprì il testamento dello stesso Antonio, da lui lasciato a Roma, e lo lesse davanti all'assemblea, dove designava come suoi eredi anche i figli che aveva avuto da Cleopatra". Il conflitto divenne inevitabile: nel 31 a.C. Antonio, ormai ritenuto dai Romani un traditore, venne dichiarato nemico pubblico e Ottaviano, ottenuto il consolato, dichiarò guerra a Cleopatra, che nel frattempo si era spostata in Grecia con il suo amante e con il suo esercito.

UNA FLOTTA IMPONENTE

Lo scontro decisivo avvenne davanti al promontorio di Azio, nella Grecia occidentale. Il 2 settembre la flotta romana e quella d'Egitto si distesero l'una di fronte all'altra in due semicerchi. Ottaviano schierava circa 400 navi, tra cui 260 veloci liburne, che facevano il loro esordio in tal frangente; la flotta di Antonio e Cleopatra aveva invece a disposizione circa 480 navigli (di cui 300 forniti dalla regina egiziana), quasi tutte quadriremi e quinqueremi, navi di grandi dimensioni ben più pesanti e meno manovrabili rispetto alle agili e snelle imbarcazioni romane.

La tattica di Agrippa era quella di portare lo scontro in mare aperto in modo da sfruttare l'agilità delle liburne romane per attaccare le ben più lente navi egiziane

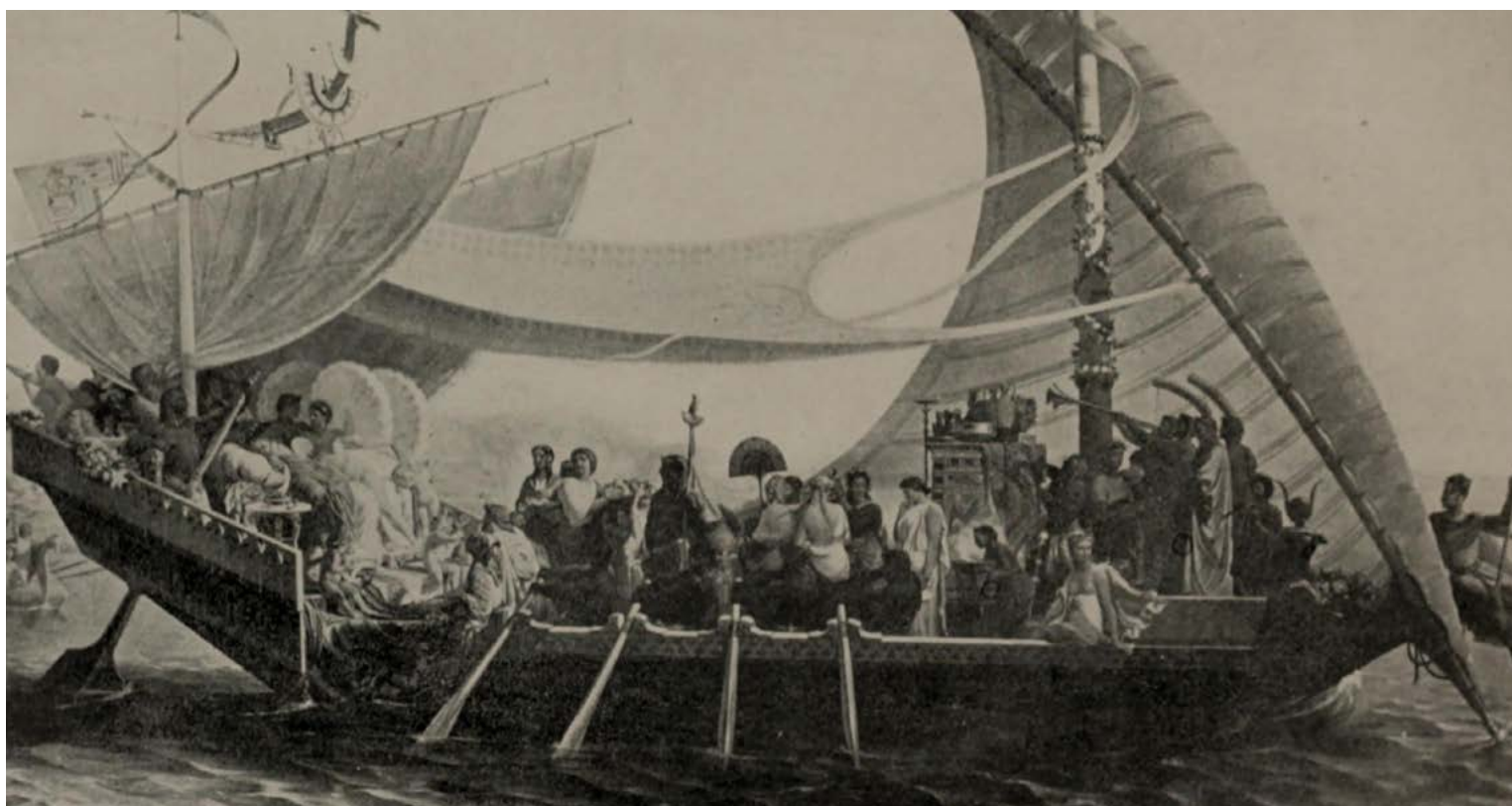
Ottaviano dispose il fedele Marco Vipsanio Agrippa a costituire l'ala sinistra; seguiva, al centro, Lucio Arrunzio e infine, sulla destra, l'ala di Marco Lurio. La flotta egiziana schierava invece nell'ala sinistra Gaio Sosio, al centro Marco Ottavio e Marco Insteio, infine sulla destra Marco Antonio insieme a Lucio Publicola. In mezzo, appena dietro le navi di Ottavio, andò a posizionarsi Cleopatra a bordo della nave ammiraglia Antonias, accompagnata da 26 imbarcazioni egizie.

La battaglia iniziò verso mezzogiorno, quando Sosio all'improvviso mosse le sue navi verso Mezzogiorno in direzione dell'isola di Leuca. Non è chiaro perché Sosio operò questo repentino spostamento: secondo alcuni storici, l'ordine fu dato da Antonio; secondo altri, al contrario, l'ammiraglio aveva intenzione di ritirarsi abbandonando il comandante romano al suo destino. Comunque sia, l'azione di Sosio diede modo ad Agrippa di applicare la tattica che aveva pensato per la battaglia: portare lo scontro in mare aperto in modo da sfruttare l'agilità delle liburne romane per attaccare le ben più onuste e lente imbarcazioni egiziane, e averne così ragione più facilmente. Lurio, che si trovava di fronte a Sosio, iniziò così a retrocedere molto lentamente verso il mare aperto, imitato da Agrippa dal lato opposto, nella speranza di indurre il nemico a seguirlo. Arrunzio, invece, rimase in posizione al centro dello schieramento, fermo davanti a Ottavio.

L'ARMA "SEGRETA" DI AGRIPPA: L'ARPAGONE

Ad Azio si rivelò vincente, oltre all'impiego delle liburne, un congegno perfezionato da Agrippa nella battaglia di Nauloco (36 a.C.) combattuta contro Sesto Pompeo: l'arpagone (harpago). Utilizzato per l'abbordaggio delle navi nemiche, era un grosso arpione di ferro, lanciato da una catapulta contro la fiancata della nave nemica e alla cui estremità era legato un grosso cavo ricoperto di metallo per impedire che venisse tranciato. Una volta arpionata, la nave poteva essere facilmente rimorchiata e poi abbordata dai fanti di marina, che sbarcavano sul ponte e vi ingaggiavano battaglia come se si fossero trovati sulla terraferma. L'arpagone si rivelò più leggero e maneggevole del corvus, una passerella mobile lunga 10 metri e larga poco più di uno che aveva fatto il suo esordio con successo, nel III secolo a.C. durante la prima guerra punica.

Cleopatra e Ottaviano in un quadro del pittore francese Louis Gauffier (1787). Lei fu l'ultima regina d'Egitto, lui il primo imperatore di Roma.

La nave di Cleopatra e Antonio in un disegno di Henri Pierre Picou (1891).

Il tentativo di attirare le due ali nemiche in mare aperto, tuttavia, fallì. Volendo perseverare nel piano, a quel punto Agrippa decise il tutto per tutto e accelerò bruscamente verso il largo: stavolta

Accortosi della fuga di Cleopatra, Antonio perse la testa e abbandonò la posizione per inseguirla, lasciando i suoi uomini nel bel mezzo della battaglia

Publicola abboccò e decise di inseguirlo, abbandonando lo schieramento e costringendo Ottavio, rimasto immobile al centro, a spostarsi in fretta verso nord per coprire il buco e tenere unita la formazione. Nello spostamento, però, Ottavio fu attaccato da Arrunzio, che lo bloccò costringendolo alla lotta. Cleopatra, che era posizionata sul retro di Ottavio, avrebbe potuto sfruttare lo spazio creatosi al centro dello schieramento per attaccare a sua volta con le sue navi: tuttavia non lo fece e, anzi, inspiegabilmente decise di ritirarsi. Accortosi della fuga dell'amante, Antonio perse la testa e abbandonò a sua volta la posizione per inseguirla, lasciando i suoi uomini nel bel mezzo della battaglia. L'atteggiamento del comandante fu duramente stigmatizzato dai contemporanei: se Plutarco commentò laconicamente che "Cleopatra lo riconobbe e lo fece salire sulla sua nave, dove Antonio restò a prua, solo, in silenzio", Velleio Patercolo sentenziò che i soldati, non essendosi inizialmente accorti della clamorosa diserzione di ▶

La battaglia di Azio in una litografia ottocentesca.

LE FASI DELLA BATTAGLIA

LO SCHIERAMENTO - Le due flotte si schierano l'una di fronte all'altra a semicerchio, suddivise in tre linee. L'ala sinistra di Ottaviano è comandata da Marco Vipsanio Agrippa, quella destra da Marco Lurio, con al centro le navi di Lucio Arrunzio. Marco Antonio risponde collocandosi sulla destra insieme a Lucio Publicola; la sua ala sinistra obbedisce a Gaio Sosio, mentre il centro è affidato a Marco Ottavio e Marco Insteio, dietro il quale si posiziona Cleopatra a bordo della nave ammiraglia Antonias, accompagnata da altre 26 imbarcazioni egizie.

FASE 1 - Le flotte restano immobili fino a mezzogiorno, quando all'improvviso Sosio dà ordine alle sue navi di muoversi verso sud in direzione dell'isola di Leuca (1). In risposta Lurio, seguendo gli ordini di Agrippa, inizia a retrocedere verso il mare aperto, seguito dallo stesso Agrippa sul lato opposto dello schieramento (2). Resta invece fermo il centro di Arrunzio. Lo stesso fanno gli egiziani: Publicola e Antonio, sulla destra, e Ottavio al centro, a loro volta immobili al loro posto.

FASE 2 - Fallito il tentativo di attirare le due ali in mare aperto, Agrippa accelera improvvisamente verso il largo (1). Publicola decide di inseguirlo abbandonando lo schieramento (2), e costringendo Ottavio, al centro, a spostarsi verso nord per tenere unita la formazione (3). Viene però a scontrarsi con Arrunzio, che lo blocca. A questo punto Cleopatra potrebbe sfruttare lo spazio creatosi al centro dello schieramento per attaccare a sua volta, invece scappa attirando con sé Antonio, che abbandona clamorosamente la battaglia per inseguirla (4).

FASE 3 - Sfruttando la superiorità numerica e la maggiore agilità, le navi romane attaccano le più pesanti imbarcazioni avversarie e le arpionano con l'arpagone; poi una volta abbordate vi trasferiscono i fanti ingaggiando battaglia sui ponti. Alla sera la vittoria di Ottaviano può dirsi completa. Antonio e Cleopatra, incalzati dal futuro imperatore, poco dopo si suicidano.

ILLUSTRAZIONI: LUCIANO PARISI

Incalzati dall'avversario, prima Antonio e poi Cleopatra si tolsero la vita, lasciando Ottaviano padrone incontrastato dell'Egitto

▶ Antonio, "si comportarono come il migliore dei comandanti, mentre il comandante agì come il più vile dei soldati".

LA PRIMA PROVINCIA IMPERIALE

Il ritiro di Cleopatra (con le sue navi) e di Antonio lasciò lo schieramento egiziano, che aveva già sopportato varie perdite, in inferiorità numerica di fronte al nemico: i Romani a quel punto misero in atto la tattica elaborata da Agrippa e iniziarono ad attaccare la flotta avversaria sfruttando la grande leggerezza e manovrabilità, che oltretutto consentiva loro di evitare agevolmente i tentativi di speronamento egiziani. L'arma vincente, oltre alle liburne (che da quel momento in poi avrebbero decretato il rapido tramonto delle grandi navi da guerra come le quadriremi o le quinqueremi) si rivelò l'arpagone (*harpago*), una sorta di grande arpione di ferro perfezionato dallo stesso Agrippa, che agganciava le navi e ne consentiva il facile abbordaggio: dopo di che sui ponti poteva ingaggiarsi la battaglia da parte della fanteria come se si fosse sulla terraferma. Soverchiati dalla superiorità romana nel corpo a corpo, gli egiziani dovettero soccombere, mentre Antonio fu

LA LIBURNA

Prendeva il nome dalle navi usate dai pirati Liburni della Dalmazia, imbarcazioni molto leggere e veloci, con uno o al massimo due ordini di remi. Le liburne comparvero per la prima volta nelle flotte romane in occasione della battaglia di Azio, dimostrandosi determinanti per la vittoria, e da allora entrarono a far parte in gran numero delle flotte romane, al punto da diventare sinonimo di nave da guerra.

VELA
Di forma quadrata, era inferita (ossia legata) a un pennone orizzontale e i suoi spigoli inferiori erano tesati mediante scotte legate sul ponte o al pennone inferiore

REMI
La liburna contava di solito due ordini di remi, ma potevano arrivare a sei

SCAFO
Era lungo 20-23 metri

CARATTERISTICHE TECNICHE

Lunghezza: 30 m
Larghezza dello scafo: 5 m
Pescaggio medio: 1 m
Propulsione: due ordini di rematori per lato
Interscalmo: 80 cm
Equipaggio ai remi: 60-80
Equipaggio di governo: 8-10
Fanti imbarcati: 50
Velocità: 8 nodi

LUCIANO PARISI

costretto a subire, oltre all'umiliazione della sconfitta, anche quella di vedere, nell'agosto successivo, tutta la sua flotta e le truppe passare dalla parte di Ottaviano, che aveva appena invaso l'Egitto. Il resto è noto: incalzati dall'avversario, prima Antonio e poi Cleopatra si tolsero la vita, lasciando Ottaviano padrone dell'Egitto. La vittoria di Azio e la conquista di quella che sarebbe diventata di lì a poco la prima provincia imperiale diedero a Ottaviano un prestigio enorme perché non solo scrissero la parola fine sull'ultima guerra civile repubblicana, ma permisero a Roma di unificare l'intero bacino del Mediterraneo, che ora diveniva un "lago romano" (Mare Internum): due successi che lo fecero salutare come un padre della patria e gli aprirono la strada verso il principato, chiudendo l'epoca repubblicana e sancendo l'inizio di quella imperiale. • ***(Elena Percivaldi)***

In alto, il dipinto "Antonio e Cleopatra" di Lawrence Alma Tadema (1885).

La statua di Augusto di Prima Porta è conservata nei Musei Vaticani, nella Città del Vaticano.

QUANDO LA SUPERBA IMPOSE IL SUO DOMINIO

DA MOLTI È RITENUTO IL PIÙ IMPONENTE SCONTRO NAVALE DEL MEDIOEVO. VIDE CONTRAPPORSI LE FLOTTE GENOVESI E PISANE, IN LOTTA PER CONTENDERSI IL RICCO COMMERCIO MARITTIMO

ALAMY

Al culmine di due secoli di continue lotte sui mari combattute con le armi della guerra di corsa e la razzia delle coste, giunte ormai all'apice della propria potenza politica, Genova e Pisa si scontrarono il 6 agosto del 1284 presso le secche della Meloria, una zona di bassifondi e rocce affioranti al largo del Porto Pisano (oggi interrato e situato alla periferia nord di Livorno), in quella che molti storici ritengono essere stata la più grande battaglia navale del Medioevo. Duecento anni prima le due città avevano condiviso e vinto la comune guerra contro Mujāhid al-Āmirī, il pirata musulmano conosciuto in Italia con il nome di Musetto, che aveva tentato la conquista della Sardegna. Ma da allora le flotte pisana e genovese avevano preso a rivaleggiare nel braccio di mare racchiuso tra le coste liguri e toscane e quelle della Sardegna e della Corsica. In palio c'era il predominio sul commercio navale e in quest'ottica le due isole maggiori, il cui controllo di per sé garantiva ingenti dazi portuali, funzionavano da naturale protezione dei rispettivi traffici marittimi verso l'Africa e l'Oriente.

LIQUIDARE GENOVA

Nel XIII secolo l'orizzonte dei marinai e dei mercanti italiani si era fatto infinito – il traffico di seta e spezie aveva spinto le Repubbliche marinare a fondare colonie in Oriente – ma quello pisano si era ristretto a causa della costituzione dell'Impero latino d'Oriente (1204, a seguito della Quarta Crociata), appoggiato da genovesi e veneziani, che contrasse non poco i commerci della città toscana. Stretta tra l'aggressività via terra di Lucca e Firenze e quella genovese sul mare, Pisa si trovò nella necessità di trovare nuovi spazi alla sua espansione, un'urgenza che imponeva di liquidare la potenza della Superba. Dal canto suo, Genova partiva invece da una situazione di vantaggio: padrona dell'intera Liguria, non aveva nemici in terra e poteva concentrarsi interamente sul mare.

Il casus belli che accese il conflitto viene fatto risalire alla decisione di un signorotto della Corsica, tale Simoncello di Cinarca, il quale, volendosi sottrarre al controllo di Genova, scelse la protezione pisana facendosi vassallo della Repubblica toscana. Uno sgarbo che indusse la Superba a far valere le proprie ragioni e a scatenare la guerra sui mari. In realtà esistevano tanti precedenti da vendicare. Nel 1241 i genovesi erano stati sconfitti dall'esercito pisano e da quello imperiale, sotto il comando di Federico II, presso l'isola del Giglio: i liguri contarono 2mila tra morti e feriti e 4mila prigionieri vennero condotti in catene a Napoli. Le scaramucce davanti alle coste sarde e lungo le rotte verso Oriente erano pressoché continue, ma i genovesi sembravano aver un vantaggio importante: l'uso di carte nautiche dettagliate e precise che permettevano di evitare il cabotaggio lungo le coste. Un importante scontro avvenne ad aprile del 1284 nelle acque di Sardegna, a Tavolara, tra Enrico de' Mari, capitano della scorta di un convoglio genovese, e una flottiglia pisana, agli ordini di Guido Zaccia, che vide la perdita di dieci galee pisane: una sconfitta bruciante per vendicare la quale Pisa affidò il comando della flotta al veneziano Alberto Morosini, già podestà della città. L'ammiraglio produsse il massimo sforzo armando 72 galee e due pontoni con macchine da lancio carichi di pietre fasciate di rosso che, si diceva, avrebbero dovuto essere scagliate contro il molo di Genova.

UN SEGNO DI CATTIVO AUSPICIO

Il progetto del Morosini era semplice ma efficace: neutralizzare la flotta di Benedetto Zaccaria (futuro doge di Genova) che con trenta galee si era nel frattempo dato a una guerra di corsa incrociando tra Corsica e Sardegna e interrompendo i rifornimenti pisani, tanto da ridurre la città alla fame; sconfitto il corsaro genovese, i pisani avrebbero poi portato il definitivo attacco a Genova. Con questo piano in testa, l'ammiraglio veneziano mosse dal Porto Pisano il 24 luglio 1284 facendo rotta verso la Corsica per tagliare la strada allo Zaccaria che in quei giorni si trovava in Sardegna. I pisani non potevano sapere che le spie genovesi avevano già reso edotto la Superba dei loro propositi bellicosi e che l'allarme aveva indotto i capitani del popolo Oberto Doria e Oberto Spinola a ordinare di armare in tutta fretta 58 galee e otto panfili, e che avevano inviato varie missive allo Zaccaria perché facesse immediatamente ritorno in città.

Dopo il vano tentativo di incrociare il nemico nelle acque di Albenga, Morosini veleggiò dunque verso nord-est fino a presentarsi il 31 luglio di fronte a Genova per chiamare i rivali alla battaglia. Il blitz non andò a ▶

La battaglia della Meloria in una litografia ottocentesca. A sinistra, la città di Genova in un'antica rappresentazione.

CREATIVE COMMONS

Il casus belli che accese il conflitto viene fatto risalire alla decisione di un signorotto della Corsica, tale Simoncello di Cinarca, il quale, volendosi sottrarre al controllo di Genova, scelse la protezione pisana

Sopra, bassorilievo della Torre di Pisa che rappresenta due navi all'ingresso del Porto Pisano. Sotto, la statua del conte Ugolino della Gherardesca posta al Petit Palais di Parigi.

CREATIVE COMMONS

buon fine perché le navi dello Zaccaria rientrarono alla base prima del previsto e costrinsero i pisani a disimpegnarsi facendo un lungo giro prima di riparare in città. A questo punto, furono i genovesi con la flotta al completo a presentarsi di fronte al Porto Pisano.

Il 6 agosto era una domenica di caldo afoso, il mare era calmo, i venti deboli, soltanto un po' di foschia schermava l'orizzonte. Forse per questo motivo la flotta genovese fu avvistata dai pisani quando già si trovava alle secche della Meloria, ad appena sei chilometri dalla costa. Da terra potevano scorgere soltanto la prima linea della flotta al comando di Oberto Doria: oltre alle cinquantotto galee e agli otto panfili, una galea sottile di origine orientale. L'ammiraglio genovese stava al centro dello schieramento, imbarcato sulla San Matteo, la galea di famiglia; a destra si trovavano le galee della famiglia Spinola. Per trarre in inganno i pisani, il Doria aveva disposto che le trenta galee al comando di Benedetto Zaccaria rimanessero in posizione defilata, facendo abbattere gli alberi che sostenevano le imponenti vele latine, cosicché i nemici potessero valutarle in lontananza come semplici navigli d'appoggio e così, sentendosi forti dell'apparente superiorità, si convincessero a ingaggiare battaglia. E così accadde. D'altronde il 6 agosto era per Pisa una data fausta: nel giorno dedicato a san Sisto, la città aveva sempre ottenuto grandi vittorie militari. E pazienza se quella domenica, al momento della benedizione delle navi, la croce d'argento dell'Arcivescovo di Pisa si staccò dal pastorale: nonostante il cattivo auspicio i pisani, convinti della loro superiorità, uscirono dal porto e si prepararono alla battaglia. Al comando del podestà Morosini e dei suoi luogotenenti, il conte Ugolino della Gherardesca e Andreotto Saraceno, le navi pisane si schierarono con una formazione in linea che copriva un braccio di mare di due chilometri e mezzo. Le navi posizionate al principio e alla fine della fila erano leggermente avanzate, così da formare un mezzo arco, disposizione speculare a quella genovese. Le tattiche dell'epoca prevedevano infatti la cosiddetta "formazione lunata" che permetteva alle galee poste alle estremità, e quindi più vicine alla linea nemica, di intercettare eventuali attacchi verso l'ammiraglia, posta invece al centro dello schieramento: in tal modo potevano chiudersi a tenaglia e prendere di lato le navi attaccanti nella parte più vulnerabile, la fiancata, che aveva in effetti la più ampia superficie esposta. Si cercava in tal modo di "offrire" al nemico soltanto la prua, dove era collocato lo sperone capace di penetrare negli scafi: le battaglie si risolvevano di solito in un incontro controbordo con le galee rivali che procedevano sulla stessa linea, ma da direzioni opposte, fino all'arrembaggio finale.

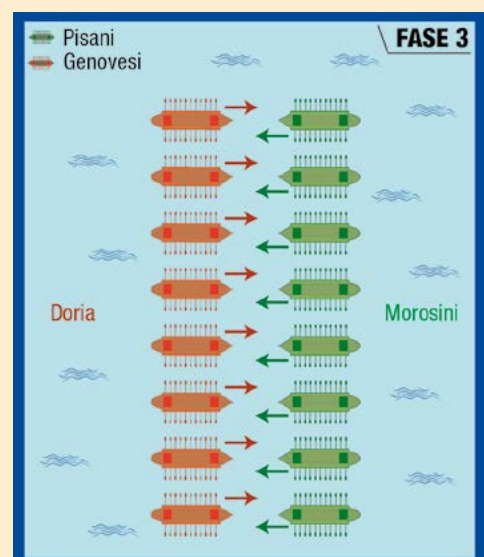
Alla Meloria lo scontro ebbe inizio nel primo pomeriggio e i pisani partirono subito con il piede sbagliato. Allo svantaggio del sole in faccia sommarono infatti il fastidio di equipaggiamenti pesanti, cotte di cuoio che impedivano i movimenti e sotto il sole cocente si trasformarono ben presto in calotte opprimenti. Al contrario, gli equipaggi genovesi avevano vestiti leggeri adatti all'afa agostana che li lasciavano liberi di muoversi agilmente. Durante l'avvicinamento, le due flotte presero a lanciarsi frecce e verrettoni. Arcieri e balestrieri furono quindi i protagonisti di questa prima fase che, nelle tecniche della guerra per mare medievale, aveva l'obiettivo di provocare alle navi nemiche più danni possibili

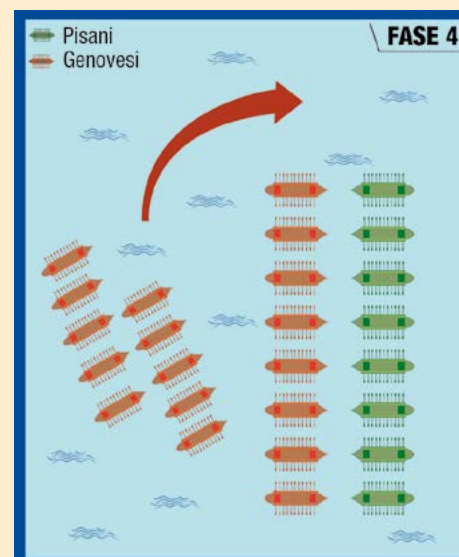
LE FASI DELLA BATTAGLIA

FASE 1 POSIZIONAMENTO DELLE FLOTTE

I pisani e i genovesi si fronteggiano su due linee speculari in formazione "lunata", con le navi poste alle estremità leggermente avanzate e le ammiraglie al centro della linea. I pisani schierano 72 galee, i genovesi 63 in prima linea e altre trenta navi che rimangono discoste pronte a intervenire.

FASE 2 - MANOVRA DI AVVICINAMENTO

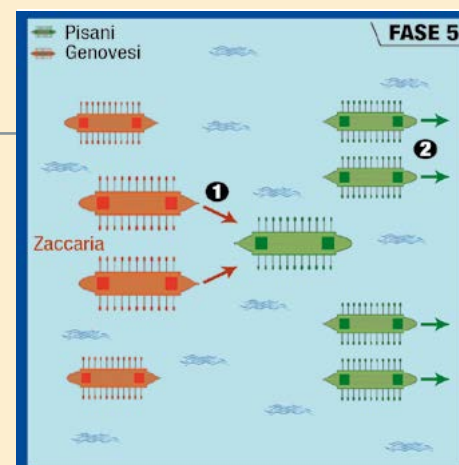
Mentre le due linee contrapposte si avvicinano (1), partono lanci di frecce e verrettoni da parte di arcieri e balestrieri (2); segue il tiro di materiale incendiario, sapone e calce viva. L'obiettivo è quello di arrecare ai navigli nemici il massimo danno prima dell'arrembaggio.

FASE 3 ARREMBAGGIO

La battaglia entra nel vivo, le navi sono ormai a contatto e lo scontro si trasforma in una pluralità di duelli "a due" tra le galee poste al centro dello schieramento. Prosegue per ore la sfida tra l'ammiraglia genovese condotta da Oberto Doria e quella pisana al comando di Alberto Morosini.

FASE 4 ACCERCHIAMENTO DELLO ZACCARIA

Entrano in scena le trenta galee condotte da Benedetto Zaccaria che accerchiano il lato pisano scoperto, quello sotto il comando di Andreotto Saraceno. I pisani sono colti di sorpresa e si preparano a una strenua resistenza.

FASE 5 - CONQUISTA DELLO STENDARDO E ROTTA DEI PISANI

Zaccaria muove contro l'ammiraglia pisana con due galee, tra le quali ha fatto passare una catena fissata ai rispettivi alberi (1). La catena investe la nave pisana e trancia l'asta che regge lo stendardo. La linea pisana si rompe e comincia una fuga disordinata (2). Soltanto Ugolino della Gherardesca riuscirà a riportare in porto trenta galee.

CARTINE: LUCIANO PARISI

La battaglia della Meloria nella *Nuova Cronica* di Giovanni Villani (XIV secolo).

Ritratto di Ugolino della Gherardesca del XVIII secolo.

prima dell'arrembaggio; uccidere o ferire il maggior numero di vogatori, e danneggiare vele e sartiame permetteva di rendere la nave nemica lenta e ingovernabile, quindi una preda più facile da conquistare. Si procedeva anche al lancio di misture incendiarie a base di pece, zolfo e canfora e, quando ci si accostava all'avversario, di sapone e calce. In questa prima fase, il tiro dei micidiali balestrieri genovesi – divenuti poi un corpo d'elite che durante il Trecento molti sovrani ingaggiarono nelle battaglie di terra – prevalse su quello degli arcieri pisani che, per colpire, non potevano rimanere al riparo dietro i castelli o i grandi scudi pavesi e appoggiare l'arma sul parapetto, ma dovevano esporsi con tutto il corpo al tiro nemico.

Alla Meloria andò insomma in scena uno scontro tra due concezioni opposte di intendere la battaglia navale: da un lato le lente e pesante navi pisane, dall'altro le robuste ma agili e veloci galee genovesi; le prime con uomini ingabbiati da armamenti pesanti e gli ormai superati arcieri, le seconde con equipaggi dotati di armature leggere e dei più moderni ed efficaci balestrieri.

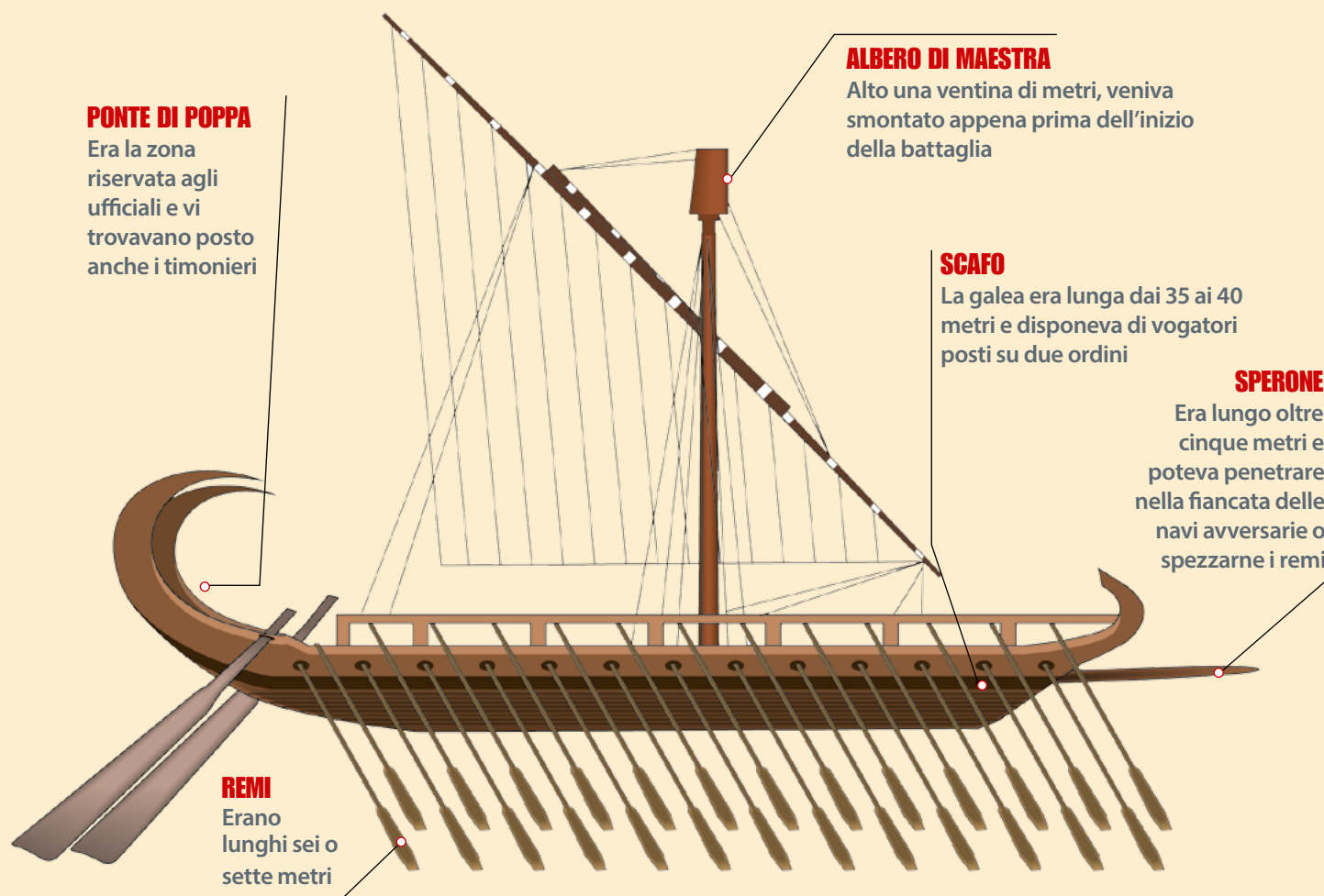
IL CONTE UGOLINO

Nonostante al termine della battaglia della Meloria fosse riuscito a riportare in porto trenta galee, garantendo a Pisa il mantenimento di una seppur minima flotta, il conte Ugolino della Gherardesca non riuscì mai a cancellare dalla sua persona il sospetto del tradimento. A indignare i suoi detrattori furono alcuni comportamenti poco chiari tenuti proprio nello scontro con Genova, alla quale partecipò come luogotenente del podestà Morosini. Alcune manovre attendiste fecero nascere il sospetto che non fosse così determinato a impegnare battaglia e che soltanto il precipitare degli eventi l'avesse costretto a combattere. Accuse che non impedirono al nobile pisano di diventare podestà della città e di rimanere per molti anni un punto di riferimento nel quadro della rissosa vita politica toscana. Fino al tragico epilogo della morte di inedia nella torre della Muda, dove venne chiuso con i figli e i nipoti, episodio ripreso da Dante nella *Commedia* che eternò la fama, seppure sinistra, del conte pisano.

LA DISFATTA PISANA

La battaglia infuriava anche al centro dello schieramento, dove particolarmente cruento era il duello tra le galee del Morosini e del Doria. A risolvere lo scontro a favore dei genovesi intervennero le trenta navi dello Zaccaria, rimaste fino a quel momento in disparte, che issate le vele piombarono sul fianco pisano scoperto, quello comandato da Andreotto Saraceno, incapace di sottrarsi all'accerchiamento. Colti completamente impreparati dalla manovra nemica e ormai impossibilitati a ritirarsi, i toscani resistettero con la forza della disperazione, non più per conquistare la vittoria ma soltanto per garantirsi la salvezza. La loro resistenza ebbe fine quando lo Zaccaria si avvicinò alla capitana pisana con due galee e, stesa tra di esse una catena legata agli alberi, la prese in mezzo tranciandole l'asta che reggeva lo stendardo bianco con l'immagine della Vergine. Fu il segno tangibile della disfatta: la linea pisana si spezzò e cominciò una fuga disordinata, inseguita dai navigli genovesi che ne fecero strage. Soltanto la perizia di Ugolino della Gherardesca permise all'ala sinistra toscana uno sganciamento ordinato e il rientro in porto di trenta galee, le uniche che Pisa riuscì a sottrarre alla disfatta. Al calar della sera, il mare intorno allo scoglio della Meloria era rosso sangue, ingombro di cadaveri; ovunque galleggiavano remi spezzati, vele strappate e gomene recise. Altre trenta galee pisane furono catturate dai genovesi, sette vennero affondate e altrettante si incagliarono nelle

GALEA GENOVESE (SEC. XII-XIII)

ILLUSTRAZIONE: LUCIANO PARISI

I pisani uccisi furono oltre 5mila, ma ciò che arrecò più danno alla potenza di Pisa fu la cattura di oltre novemila uomini, molti dei quali morirono in prigionia

secche. I pisani uccisi furono oltre 5mila – alto, ma ignoto il tributo di vite da parte di Genova che infatti non fu in grado di forzare il Porto Pisano e prendere la città – ma ciò che arrecò più danno alla potenza di Pisa fu la cattura di oltre novemila uomini, tra cui anche il podestà Morosini e il figlio di Ugolino della Gherardesca. Condotti in catene a Genova, la maggioranza morirà in prigionia tanto da dover battezzare con il nome di "Campo Pisano" il luogo in cui furono seppelliti i loro corpi. Unitamente alla distruzione della flotta, la deportazione forzata di una così ingente parte della popolazione maschile e dell'esercito rese Pisa indifesa e la condannò a una lenta decadenza, accelerata ulteriormente dalla perdita, negli anni Venti del Trecento, delle postazioni sarde per mano degli Aragonesi. • ***(Mario Galloni)***

La Torre della Meloria è una costruzione settecentesca che sorge nello specchio di mare che fu teatro della battaglia omonima.

LA LEGA SANTA AFFONDA IL TURCO

FU UN EPICO SCONTRO NAVALE CHE VIDE FRONTEGGIARSI LE FLOTTE MUSULMANE DELL'IMPERO OTTOMANO CON QUELLE CRISTIANE. LA VITTORIA DI QUESTE ULTIME ENTRÒ PER SEMPRE NELLA STORIA

CREATIVE COMONS

Il 7 ottobre 1571 è passato alla storia per aver visto una delle più imponenti (e cruciali) battaglie navali della Storia. A fronteggiarsi, quella domenica, nelle acque di Lepanto, all'ingresso del golfo di Patrasso e non lontano da Corfù, furono le flotte dell'impero ottomano del sultano Selim II e della Lega Santa, una coalizione che comprendeva, raccolte intorno a papa Pio V, le maggiori potenze nell'Europa del tempo: Filippo II di Spagna, le Repubbliche di Venezia e di Genova, Lucca, i Cavalieri di Malta, il Granducato di Toscana e i ducati di Urbino, Parma, Ferrara, Mantova e Savoia. La Lega Santa era nata allo scopo di osteggiare i tentativi di espansione ottomana nel Mediterraneo, una politica che si era compiuta soprattutto (ma non solo) ai danni di Venezia. La Serenissima nel 1571 aveva perso l'importante scalo di Cipro, ultimo avamposto cristiano in un mare ormai in massima parte turco; poco dopo, a Famagosta, il suo governatore Marcantonio Bragadin, dopo dieci mesi di assedio ottomano, si era dovuto arrendere ai Turchi ed era stato sottoposto a un orrendo supplizio: torturato, condotto a bastonate sulla piazza principale, incatenato a una colonna e scuoiato vivo. La tremenda fine di Bragadin aveva ▶

Il quadro di Antonio Brugada del XIX secolo raffigurante la battaglia di Lepanto. A sinistra, un'armatura cristiana utilizzata nello scontro.

Una scena della battaglia di Lepanto (artista sconosciuto, XVI secolo), durante la quale la Lega Santa sconfisse l'Impero ottomano, scongiurando il pericolo di un'invasione islamica in Europa.

Le flotte cristiana e turca nel golfo di Patrasso nel disegno conservato all'interno della Galleria delle carte geografiche, Musei Vaticani.

CREATIVE COMMONS

acceso gli animi dei veneziani, che ardevano dal desiderio di vendicarsi e attendevano con particolare impazienza l'occasione per misurarsi con il nemico contando sull'appoggio della Lega.

FORZE IMPONENTI

All'alba del 7 ottobre le navi della Serenissima si schierarono, nel golfo davanti a Punta Scropha, a settentrione: al comando dell'ammiraglio Agostino Barbarigo, coadiuvato da Marco Querini e Antonio da Canale, avevano affidato 53 galee e 2 galeazze, sorta di enormi fortezze galleggianti in grado di ospitare le bocche di fuoco di più di 200 cannoni. La seconda divisione della flotta della Lega, quella centrale, contava un totale di 62 galee e 2 galeazze spagnole e napoletane, genovesi, toscane e maltesi, più una sabauda. Il comando di questo reparto era affidato al giovane ma valente Don Giovanni d'Austria, fratellastro di Filippo II, che occupava l'ammiraglia Real spagnola affiancato dalle capitane del veneziano Sebastiano Venier, del romano Marcantonio Colonna, del genovese Ettore Spinola, del piemontese Andrea Provana di Leinì e dalla "Vittoria" del priore Piero Giustiniani, Capitano generale dei Cavalieri di Malta. Sulla Real erano imbarcati anche duemila soldati urbinati al comando di Francesco Maria II della Rovere. Infine, la terza divisione della flotta, disposta a mezzogiorno, contava 53 galee e 2 galeazze ed era agli ordini del genovese Gianandrea Doria, pronipote del celebre Andrea. Di fronte allo schieramento, la Lega aveva collocato l'avanguardia di galee, in totale 8, agli ordini di Giovanni de Cardona; chiudeva, infine, la

retroguardia, con la riserva di 30 galee guidate da Álvaro de Bazán, marchese di Santa Cruz.
A questo impressionante dispiegamento di forze – in tutto 204 galee e ben 6 galeazze – la flotta ottomana opponeva un totale di circa 170 galee e 25 galeotte: il comando supremo era affidato a Müezzinzade Alì Pascià a bordo della Sultana, il corno destro a Mehmed Shoraq detto "Scirocco", e quello sinistro a Uluç Ali

La Lega Santa era nata allo scopo di osteggiare i tentativi di espansione ottomana nel Mediterraneo, una politica che si era compiuta soprattutto ai danni di Venezia

Pascià detto Occhialì, un calabrese rinnegato e convertito all'Islam. Dietro lo schieramento centrale si trovava una riserva di 8 galee, 22 galeotte e 64 fuste al comando di Murad Dragut, figlio del terribile pirata omonimo la cui fama aveva terrorizzato fino a pochi anni prima l'intero Mediterraneo. Quanto ai combattenti, in totale la Lega era forte di oltre 36mila soldati muniti di archibugio cui si aggiungevano i rematori sferrati (almeno 30mila) dotati di spada e corazza; i soldati turchi invece erano tra i 20 e i ▶

GALEA DA GUERRA

ALBERI
Sono due, trinchetto e maestra, sorreggenti vele latine, di forma triangolare

PRUA
È dotata di vari cannoni e pezzi di artiglieria disposti su affusti fissi

SCAFO
lungo circa 45 m (fino a 50) e largo 5

REMATORI
Sono suddivisi in due file di 25 banchi a due rematori ciascuno

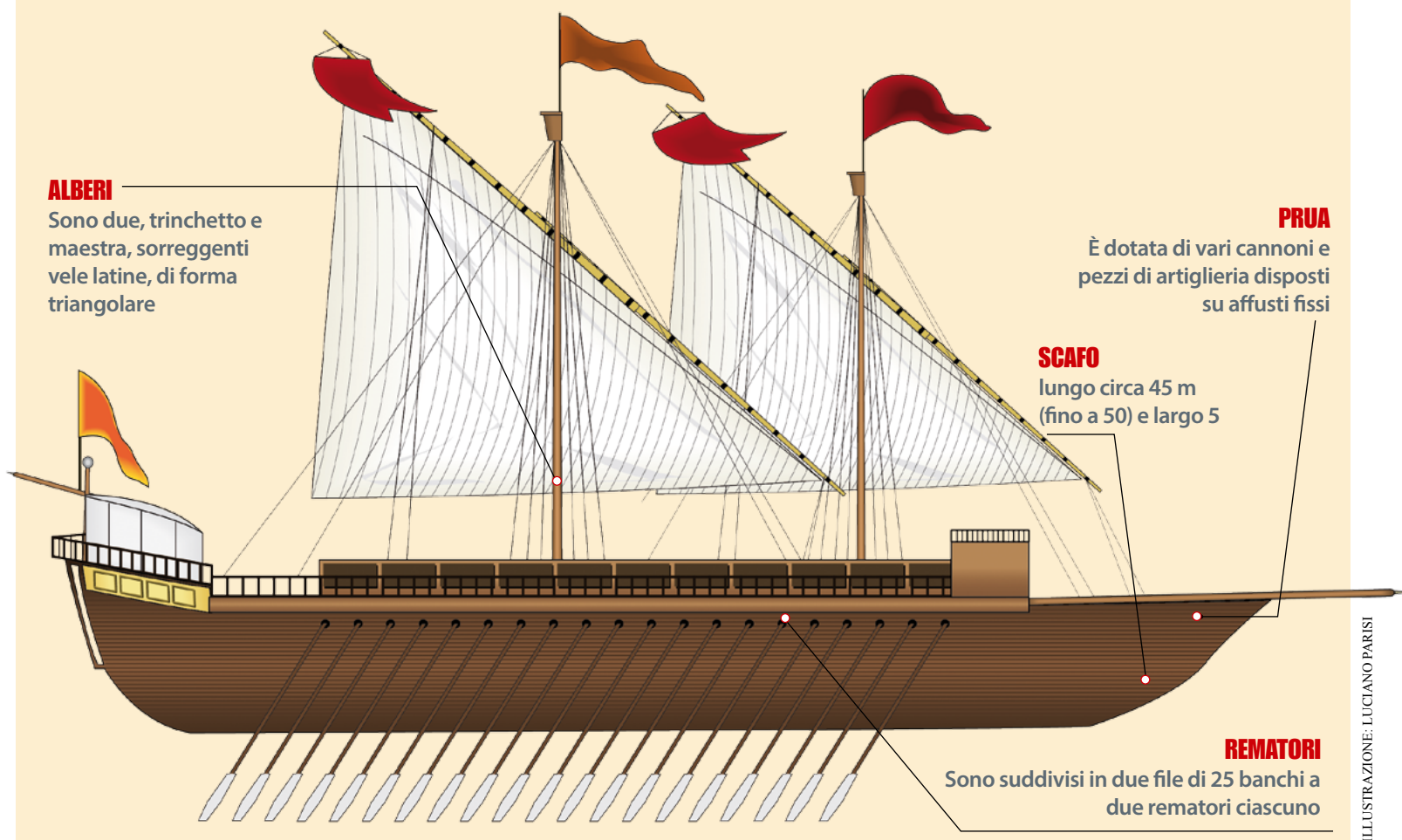
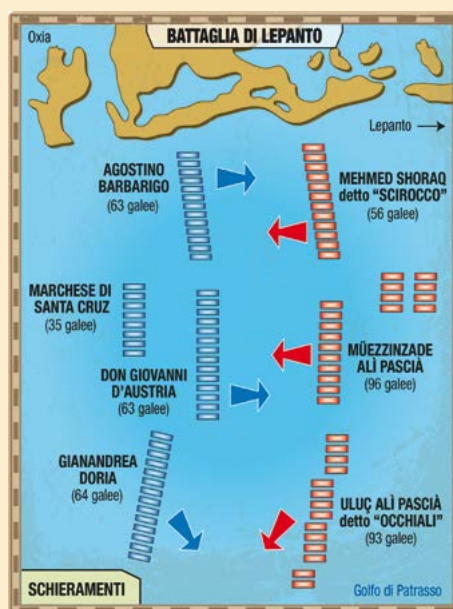
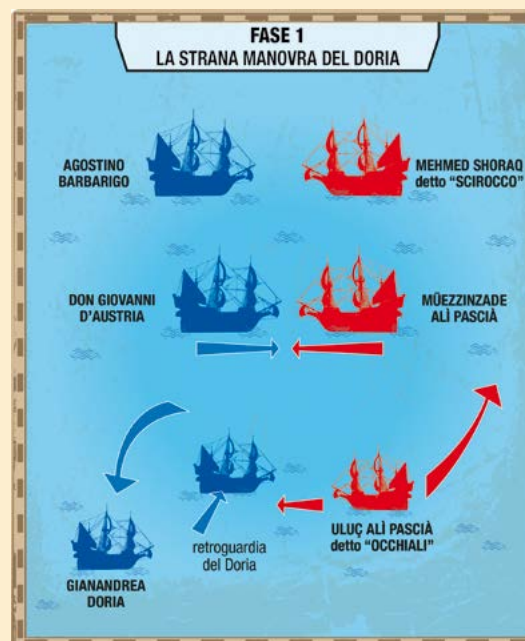
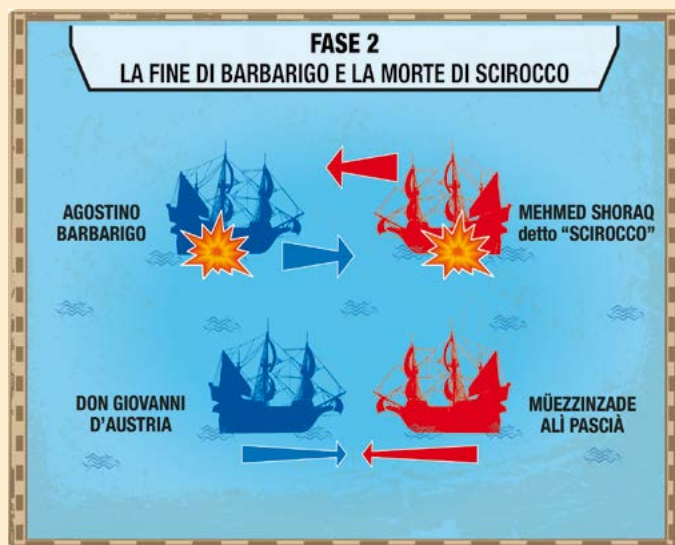



ILLUSTRAZIONE: LUCIANO PARISI

LE FASI DELLA BATTAGLIA

LO SCHIERAMENTO

Le flotte cristiana e turca si schierano una di fronte all'altra nel golfo di Patrasso.Il fronte cristiano vede don Giovanni d'Austria sulla Real al centro contornato da Sebastiano Venier, Marcantonio Colonna e altri comandanti, al corno sinistro le navi di Agostino Barbarigo e al destro quelle di Gianandrea Doria. Dietro è collocata la retroguardia del Marchese di Santa Cruz. La flotta turca schiera invece in mezzo il comandante supremo Müezzinzade Alì Pascià a bordo della Sultana, alla sua destra Mehmed Shoraq detto "Scirocco", a sinistra Uluç Ali Pascià detto Occhialì. Dietro, la riserva al comando di Murad Dragut.

FASE 1 LA "STRANA" MANOVRA DEL DORIA

Müezzinzade Alì Pascià inizia l'attacco ignorando le 6 galeazze veneziane che invece lo cannoneggiano rompendo il fronte e facendo grossi danni. Riesce comunque a passare e ad attaccare al centro don Giovanni, abbordando la Real con la Sultana. Intanto nel corno destro Gianandrea Doria si allarga verso sud forse per farsi inseguire da Occhialì. La sua retroguardia però torna indietro e si scontra con Occhialì che cattura la Capitana di Malta, ma alla reazione cristiana il comandante turco è costretto a ritirarsi lasciando il bottino.

FASE 2 - LA FINE DI BARBARIGO E LA MORTE DI SCIROCCO

Nel corno sinistro, Agostino Barbarigo si scontra con Mehmed Scirocco e viene messo fuori combattimento da un colpo di freccia all'occhio. Durante il furioso scontro ingaggiato dai veneziani gli schiavi cristiani si liberano e attaccano i turchi; Scirocco viene decapitato e la sua testa issata su una picca. I turchi sbandano e vengono annientati a colpi di archibugio.

FASE 3 - LA MORTE DI ALI' PASCIA' E LA VITTORIA FINALE

Al centro dello schieramento la battaglia infuria ancora con il Colonna e il Venier che riescono a ricacciare indietro il nemico pur con molta fatica. Don Giovanni, ferito, viene attaccato senza successo da Ali Pascià che è atterrato da un colpo di archibugio e decapitato. Mentre arrivano i rinforzi cristiani, i giannizzeri privi di munizioni cedono e le ultime resistenze turche sono fiaccate. Alle quattro del pomeriggio, dopo quasi cinque ore di mischia, la battaglia è vinta.

25mila (armati di soli arco e frecce) di cui circa 4mila giannizzeri, che costituivano la fanteria scelta ed erano i soli armati di archibugio. Gli ottomani erano dunque in svantaggio numerico su uomini e mezzi, e anche quanto alla qualità dell'artiglieria risultavano in decisa condizione di inferiorità: avevano infatti meno della metà delle bocche di fuoco a disposizione degli avversari, i quali oltretutto disponevano di cannoni di fabbricazione tedesca ben più performanti dei loro.

UN EVENTO "MIRACOLOSO"

Non appena gli ottomani apparvero all'orizzonte, don Giovanni convocò il consiglio di guerra e ordinò di ammainare tutte le bandiere in modo che solo lo Stendardo con il Redentore Crocifisso, simbolo della Lega, svettasse in bella vista sulla Real. Poi fece liberare dai ceppi i galeotti cristiani in modo che potessero in caso di necessità abbandonare i remi e combattere; viceversa, legò i prigionieri musulmani per costringerli a collaborare nel tenere a galla le navi o, in caso contrario, affondare con esse. Indossata l'armatura dorata, l'ammiraglio passò in rassegna i suoi comandanti e quando vide i navigli nemici giungere a tiro di cannone, forse per esorcizzare la paura o forse per sfogare l'adrenalina e la giovanile esuberanza (aveva solo 26 anni), improvvisò sul ponte l'indiavolata danza spagnola della gagliarda, subito imitato dall'equipaggio tra il frastuono dei tamburi e delle trombe, dando vita a un gesto dal forte sapore apotropaico. A quel punto, avvenne il miracolo: il vento, fino a quel momento contrario alla flotta della Lega, cambiò all'improvviso direzione facendo afflosciare le vele ottomane e gonfiare quelle cristiane. Poco prima di mezzogiorno l'ammiraglio turco Müezzinzade Alì Pascià sparava dalla Sultana un colpo di cannone al quale don Giovanni rispondeva con altrettanta veemenza: era l'inizio della battaglia.

Agostino Barbarigo (1516-1571) fu comandante del corno sinistro della flotta cristiana durante la battaglia di Lepanto.

UNA MOSSA MISTERIOSA

Lo scontro vero e proprio venne preceduto dal lancio delle 6 galeazze veneziane, che vennero mandate avanti per circa mezzo miglio rispetto al resto della flotta. Vista la loro mole, Alì Pascià le scambiò per mercantili quindi non le attaccò ma cercò solo di aggirarle. Fu un grave errore: dai "castelli in mare" si scatenò subito il fuoco di 200 cannoni che provocò l'affondamento o il danneggiamento irreparabile di 70 imbarcazioni turche. E se l'azione delle galeazze non fu certo risolutiva, spezzò però lo schieramento nemico già dalle prime battute, ponendo un'ipoteca sull'esito globale dello scontro.

Intanto, sul corno destro Gianandrea Doria decise, in maniera apparentemente inspiegabile, di abbandonare lo schieramento allargandosi con le sue navi verso sud. Il perché del gesto non è chiaro: forse temeva che Occhialì volesse accerchiarlo proprio da Mezzogiorno, o forse intendeva fingere una ritirata in modo da costringere il nemico a seguirlo per poi

Alì Pascià, comandante in capo della flotta ottomana a Lepanto, raffigurato in una xilografia d'epoca.

Alla fine della battaglia il bilancio fu spaventoso: gli ottomani persero 210 navi e 30mila uomini, mentre i cristiani 20 galee e 8mila persone

Sotto, modellino della Real, nave ammiraglia della flotta spagnola e della Lega Santa a Lepanto. A destra, il quadro sulla battaglia esposto a Palazzo Spada, a Terni.

▶ attaccare in mare aperto. La sua manovra però creò un grosso varco fra il centro dello schieramento e il corno destro della flotta cristiana. E per quest'azione, tuttora poco chiara, il Doria fu in seguito accusato di aver voluto disertare lo scontro o, peggio ancora, di aver tramato segretamente con Occhiali per evitare perdite alla flotta genovese.

Quando si accorse del movimento, Don Giovanni inviò al Doria l'ordine di non allontanarsi; ma se l'ammiraglio ignorò l'ordine, la sua retroguardia virò e tornò indietro, finendo però contro Occhialì che, a quel punto, lasciò l'inseguimento per gettarsi contro la piccola flotta. Lo scontro era impari e vide soccombere rapidamente le navi cristiane, molte delle quali furono catturate. Quando il Doria si accorse dell'accaduto tornò indietro, ma era troppo tardi: Occhialì si stava ritirando rapidamente, abbandonando quasi tutte le prede per portare al sultano la bandiera degli odiatissimi cavalieri maltesi, il cui equipaggio aveva sterminato.

UN FURIOSO CORPO A CORPO

Sul fronte settentrionale, intanto, le navi di Agostino Barbarigo stavano fronteggiando quelle di Mehmed Shoraq, il temibile "Scirocco", che era in superiorità numerica. La capitana veneziana fu

ANSA (REAL), E SAILKO/COMMONS

aggirata da alcune agili imbarcazioni turche, le feluche, e si trovò stretta tra due fuochi. Abbordato da sei galee, Barbarigo alzò la visiera dell'elmo per farsi sentire dai suoi in mezzo al fragore delle armi, ma venne colpito da una freccia all'occhio destro (sarebbe morto tre giorni dopo). I veneziani sbandarono ma riuscirono a tenere la posizione fino all'arrivo della galeazza dei fratelli Bragadin; poi per loro fortuna gli schiavi cristiani al remo della nave di Scirocco riuscirono a liberarsi dai ceppi e presero anch'essi le armi contro i turchi, ribaltando gli equilibri in campo. Nel furioso corpo a corpo che ne seguì, lo stesso Scirocco venne ferito e decapitato e la sua testa mozzata issata su una picca generò lo sgomento dei suoi, che tentarono la fuga ma furono finiti dai veneziani a colpi d'archibugio.

Alì Pascià, scampato indenne al bombardamento delle galeazze veneziane, aveva intanto raggiunto Don Giovanni sul pontile della Real, che ormai si era fusa con la sua Sultana in un unico castello di legno fumante. Marcantonio Colonna e Sebastiano Venier invece se la vedevano con Pertev Pascià, un soldato di ventura europeo cui era stato assegnato il comando di una galea turca: il vecchio leone Venier, che a 75 anni suonati scoccava ancora colpi di balestra a ripetizione, fu ferito da una freccia al piede destro e si salvò solo grazie a Giovanni

Loredano e Catterin Malipiero, i quali prima di cadere riuscirono a ricacciare indietro Pertev Pascià facendogli perdere anche la nave.

IL TRIONFO DELLA PROVVIDENZA

Lo stesso Don Giovanni intanto, anch'egli ferito lievemente a una gamba, riuscì a evitare per un soffio il letale fendente da parte del suo avversario: mentre stava per raggiungerlo, Ali Pascià fu infatti atterrato da un colpo secco di archibugio. I marinai cristiani issarono la sua testa su una picca, come già avevano fatto con quella di Scirocco. A questo punto, vedendo che anche Alì Pascià era morto, gli Ottomani crollarono. A nulla servì il patetico tentativo da parte dei giannizeri di respingere il nemico, avendo ormai terminato le munizioni, con il lancio di ortaggi: alle quattro del pomeriggio, chiusi gli ultimi assalti, la Lega aveva vinto la battaglia. Il bilancio era spaventoso: gli ottomani avevano perso 210 navi e 30mila uomini, i cristiani invece soffrirono la perdita di sole 20 galee (un'altra trentina vennero affondate in quanto irrecuperabili), 8mila morti e altrettanti feriti. Ottomila furono anche i prigionieri turchi, e 15mila, o forse più, i cristiani liberati dal giogo dei remi. La notizia del trionfo venne accolta con enorme giubilo. Pio V ne attribuì il merito all'intercessione della Vergine e quindi proclamò il 7 ottobre la festa di Nostra Signora della Vittoria (poi trasformata da Gregorio XIII in Nostra Signora del Rosario), segno inequivocabile che Lepanto fu interpretata subito come il trionfo della Provvidenza. Ma se l'episodio fu sicuramente importante sul piano strategico perché rappresentò una battuta d'arresto all'espansione ottomana nel Mediterraneo, non fu però in grado di fermarla del tutto. Solo un anno dopo, i Turchi avevano già riarmato un'imponente flotta, aprendo una nuova stagione di scontri. Né le discordie esistenti fra le varie potenze permisero di sfruttare completamente il trionfo. Due anni dopo Lepanto, alla firma del trattato di pace tra la Serenissima e l'Impero ottomano che sanciva per Venezia la rinuncia a Cipro, la Lega Santa cessò formalmente di esistere. Cent'anni dopo, nel 1683, e i Turchi sarebbero arrivati sotto le mura di Vienna. •
(Elena Percivaldi)

LE NAVI DI LEPANTO

Durante la battaglia di Lepanto le flotte schierarono varie tipologie di navi. Le più numerose erano le classiche galee da guerra (o sottili): lunghe circa 45 metri e larghe 5, presentavano due file di 25 banchi a due rematori (ma potevano anche averne di più) con due alberi a vela latina (triangolare). La galea era armata di archibugi e altri pezzi di artiglieria e caricava oltre all'equipaggio di marinai e galeotti addetti ai remi (liberi, coscritti o prigionieri), anche i soldati armati. La galeotta, invece, era una galea più leggera e veloce, a un solo albero e con minor pescaggio rispetto alla grande galea da guerra. Lunga circa 25 metri, contava 12 rematori per lato (uno per banco) e non aveva altri soldati a bordo: in caso di necessità erano dunque i rematori a combattere. Vi era poi la fusta, leggermente più grande della galeotta con i suoi circa 35 metri di lunghezza e 18 banchi per lato a uno o due rematori. Dotata di un solo albero, risultava maneggevole e veloce e per questo era impiegata soprattutto contro i pirati e per operazioni lungo le coste. La vera "sorpresa" a Lepanto fu costituita dalle galeazze veneziane: si trattava di navi molto grandi (veri e propri "castelli in mare") dotati di un gran numero di artiglierie (anche una trentina di grossi cannoni più altri di minore dimensione) che potevano tirare, unico caso rispetto alle altre imbarcazioni, anche di lato. La galeazza tipo possedeva tre o anche quattro alberi a vele quadre, un castello di prua e uno di poppa e ben due ponti. Al suo interno caricava dai 32 ai 46 banchi di rematori e imbarcava oltre all'equipaggio anche un gran numero di soldati.

Raffigurazione di una galeazza. Era dotata di un gran numero di artiglierie e aveva tre o quattro alberi.

ILLUSTRAZIONE: LUCIANO PARISI

L'Invincibile Armada attorniata da navi inglesi nell'agosto del 1588 (quadro di artista sconosciuto).

LA DISFATTA DELL'ARMADA... "INVINCIBILE"

Così la potente flotta spagnola di Filippo II fu fermata dalle navi di Elisabetta I. Grazie a questo successo, l'Inghilterra affermò il proprio dominio sui mari del Nord

Quando il capitano inglese Thomas Fleming, il 29 luglio 1588, dalla tolda della Golden Hind avvistò per primo lungo le coste della Cornovaglia la flotta spagnola diretta nella Manica pensò davvero che fosse "invincibile", la più grande forza che avesse mai visto dispiegata in mare aperto. In effetti per risolvere definitivamente la "questione inglese" ed eliminare l'odiata Elisabetta, Filippo II re di Spagna, sovrano di quell'impero sul quale "non tramontava mai il sole", aveva fatto le cose in grande, attingendo a piene mani dal sontuoso bilancio garantito dall'oro delle colonie del Nuovo Mondo per armare una gigantesca flotta di 130 navi da guerra, composta di galeoni e mercantili. Eppure mai nella storia l'aggettivo "invincibile" è stato speso più a sproposito – in realtà l'etichetta è posteriore, gli spagnoli avevano battezzato la loro flotta "Grande y Felicisima Armada" – e mai ci fu così grande scarto tra le aspettative di vittoria della vigilia e la repentina e disastrosa disfatta in mare. E ciò soprattutto se consideriamo che una delle parti in campo era la Spagna, sul finire del Cinquecento potenza egemone a livello mondiale, reduce dalla vittoria di Lepanto (1571) che aveva ridimensionato il pericolo ottomano nonché fresca conquistatrice del Portogallo (1580), suo storico rivale sui mari. Invece a gettare ombra sui fulgidi orizzonti di gloria di Madrid si stagliò la figura arcigna dell'ultima discendente dei Tudor, Elisabetta I d'Inghilterra, sovrana di una nazione destinata a una crescita esponenziale che, anche grazie alla tempra della "regina vergine", avrebbe preso il posto della Spagna fino a ergersi a baluardo di modernità, potenza marittima e coloniale per molti secoli a venire.

Ritratto di Alessandro Farnese, uomo d'armi italiano al servizio della Spagna.

Un quadro della battaglia conservato al National Maritime Museum, Londra.

Mai nella storia l'aggettivo "invincibile" è stato speso più a sproposito e mai ci fu così grande scarto tra le aspettative di vittoria della vigilia e la repentina e disastrosa disfatta in mare

Il galeone Ark Royal (qui in una litografia) fu l'ammiraglia della flotta inglese nella campagna contro l'Invincibile Armada.

▶ ESPUGNARE IL BASTIONE ANGLICANO

Erede di un immenso regno (di cui facevano parte Paesi Bassi, Spagna, Napoli, Sicilia, Sardegna e le Indie, ma non del trono imperiale rimasto allo zio Ferdinando), gravato però da un perenne deficit di bilancio, il devotissimo Filippo II, in piena Controriforma, si caricò della responsabilità di guardiano dell'ortodossia cattolica, in primis contro gli Ottomani, ma anche avversando per tutta la vita l'eresia protestante che invece trovò in Elisabetta, anglicana, un'interessata paladina. Ma non di sola religione si nutrì lo scontro tra i due sovrani. Seppur inizialmente sostenuta nella sua ascesa al trono dallo stesso Filippo II, la regina inglese non si era fatta poi scrupolo di disdegnare le sue profferte di matrimonio e contemporaneamente aveva preso segretamente a finanziare la guerra di corsa dei pirati inglesi nell'Atlantico allo scopo di danneggiare i traffici spagnoli con le colonie. E quando nelle Fiandre soggette al re di Spagna – vi governava in nome di Filippo la sorellastra Margherita d'Austria – era riesplosa la rivolta calvinista, Londra non solo decise di finanziare i ribelli ma, in risposta all'adesione della Spagna alla Lega cattolica, nel 1585 inviò loro in appoggio anche un contingente militare. Filippo

intese questa decisione come una dichiarazione di ostilità contro la sua persona, e così di fatto si aprì la guerra anglo-spagnola, un conflitto intermittente tra i due Paesi che, sebbene mai ufficialmente dichiarato, si sarebbe trascinato fino al 1604. Quando Elisabetta, dopo aver imprigionato la cattolica regina di Scozia Maria Stuarda, permise che essa venisse processata e messa a morte all'inizio del 1587, Filippo considerò la misura colma e, pur essendosi conquistato il titolo di rey prudente (un modo elegante per definire la sua cronica idiosincrasia a prendere decisioni definitive), diede sbrigativamente il suo assenso al piano per la conquista dell'Inghilterra. L'impresa da un lato sarebbe servita a spegnere definitivamente la rivolta nei Paesi Bassi e dall'altra ad adempiere alla missione affidatagli dalla Controriforma, ossia espugnare il bastione anglicano e riportare a Londra la "vera fede" cattolica.

IL BLITZ DI DRAKE

Il più importante uomo di mare del regno, il marchese di Santa Cruz, tra i maggiori sponsor del conflitto, richiese più di 500 navi e poco meno di centomila uomini, un budget eccessivo perfino per le ricchissime casse spagnole. Filippo preferì invece ▶

NAVI E ARTIGLIERIA: LA SUPERIORITÀ INGLESE

Gli inglesi che si opposero con successo all'Armada di Filippo II furono favoriti dal combattere in acque amiche, abituati meglio degli avversari ai venti e alle correnti della Manica e con il vantaggio di avere porti amici a disposizione dove rifugiarsi o fare provviste. Ma altri elementi contribuirono alla vittoria. A partire dalla diversa attitudine al combattimento: a bordo dei poderosi galeoni che a Lepanto avevano avuto ragione degli ottomani, gli spagnoli erano preparati per lo scontro a distanza ravvicinata, il classico arrembaggio; gli inglesi, invece, dotati di vascelli più leggeri e veloci contavano su una guerra a distanza, favoriti in questo dal numero di colubrine che armava la loro flotta: 1874 contro le sole 635 sulle navi spagnole. La colubrina era l'unico pezzo d'artiglieria che nel XVI secolo era in grado di colpire un obiettivo a 800 metri di distanza.

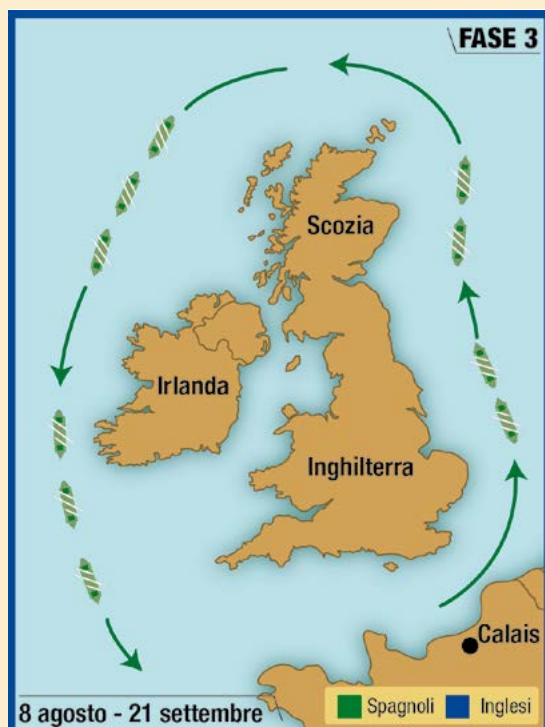
La regina d'Inghilterra Elisabetta I in un ritratto del 1585.

LE FASI DELLA BATTAGLIA

FASE 1 GLI ATTACCHI INGLESI

L'Armada spagnola con 130 vascelli fa rotta verso il Canale della Manica. Gli inglesi fanno sfilare le navi nemiche al largo di Plymouth per poi attaccarle alle spalle. I primi scontri non producono grandi danni, ma gli spagnoli perdono il galeone Nuestra Señora del Rosario che, rimasto isolato, si consegna a Drake; soprattutto salta in aria per un incidente la San Salvador, la nave che trasporta il tesoro della spedizione, colata a picco dopo un accidentale scoppio di due barili di polvere da sparo a bordo. Le schermaglie fra le due flotte continuano fino al 2 agosto attraverso scontri minori che si svolgono al largo di Portland e vicino all'Isola di Wight. Seppur inseguiti e disorientati gli spagnoli riescono a fuggire lungo il Canale e poi contrattaccare l'avanguardia inglese che si sottrae salvandosi. Il 6 agosto l'Armada getta le ancore in prossimità del porto di Calais.

FASE 2 – LA BATTAGLIA

Le navi con le truppe del duca di Parma sono in ritardo, bloccate a Bruges da 35 navi olandesi. Il duca Medina Sidonia, comandante in capo della flotta spagnola, decide di non uscire da Calais per non affrontare l'intera flotta inglese riunita. Ma nella notte del 7 agosto lord Seymour dà fuoco a 8 navi da guerra (1) e lascia che la corrente le porti addosso alle navi imperiali. Gli spagnoli sono costretti a salpare in tutta fretta (2), alcuni velieri si scontrano fra di loro, la flotta si disperde nella notte. Quel che resta dell'Armada si raduna al largo di Gravelines dove il giorno dopo si svolge la battaglia decisiva (3). Gli inglesi sono in superiorità numerica e lo scontro non lascia scampo agli spagnoli che perdono altre navi. Un'improvvisa burrasca divide le due flotte e permette agli spagnoli di fuggire verso nord (4).

FASE 3 – IN BALIA DELLE ONDE

L'Armada ha perso la speranza di battere gli inglesi che, dal canto loro, inseguono blandamente i nemici diretti verso nord. A causa dei venti contrari e del pericolo inglese sempre presente sulla Manica, Medina Sidonia decide di rientrare in patria circumnavigando Scozia e Irlanda. Ma tre violentissime tempeste attendono gli spagnoli nel lungo viaggio di ritorno conclusosi soltanto il 21 settembre a Santander: delle 130 navi con 24mila uomini che erano salpate da Lisbona, 45 imbarcazioni (e con loro 10mila uomini) andarono perdute colando a picco o infrangendosi sulle scogliere.

CARTINE: LUCIANO PARISI

▶ un'azione meno dispendiosa che si limitasse a prendere il controllo della Manica per poi traghettare le truppe di Alessandro Farnese, il valente uomo d'armi italiano che aveva represso la rivolta nei Paesi Bassi, sulle coste inglesi. Il piano procedette nel massimo riserbo e la flotta che andava ammassandosi a Lisbona venne giustificata, agli occhi delle altre potenze europee, come la preparazione di una nuova spedizione nelle Americhe. La regina Elisabetta, che aveva invece intuito le vere intenzioni spagnole, spedì il fidato Francis Drake, l'ex corsaro insignito del titolo di cavaliere, a boicottare l'impresa. Drake penetrò indisturbato nel porto di Cadice e catturò, o distrusse, 32 imbarcazioni spagnole; infine si spinse a occupare il porto di Sagres tagliando per oltre un mese le comunicazioni tra Lisbona e l'Andalusia.

Il blitz corsaro di Drake rallentò non poco i preparativi di Madrid e andò a sommarsi a un altro inciampo che intervenne nel gennaio del 1588 con la morte del marchese di Santa Cruz. La sua sostituzione fu problematica e a lungo discussa. Alla fine si decise di affidare l'impresa al duca di Medina Sidonia, Alonzo Perez de Guzman, uomo completamente digiuno di mare, al quale venne però affiancato l'esperto ammiraglio Diego Flores de Valdes. Il vero comando della flotta sarebbe stato assunto dal duca di Parma, Alessandro Farnese, una volta che l'Armada avesse ottenuto il controllo del Canale e attraccato sulle coste inglesi. Lo stesso Farnese, nel frattempo, aveva radunato sulla Manica un esercito composto da circa 20mila uomini e 5mila cavalieri (oltre a un certo numero di navi da sbarco), in attesa della flotta proveniente da Lisbona. Il 19 maggio del 1588 l'Armada lasciò finalmente il porto portoghese, ma subito un'improvvisa tempesta nelle vicinanze di Capo Finisterre la costrinse a trovare riparo a La Coruña.

La mappa del percorso effettuato dall'Invincibile Aramada attorno alla Gran Bretagna in una stampa d'epoca.

LA PRIMA BATTAGLIA

Le navi spagnole tornarono in mare soltanto il 12 luglio, nonostante i timori del Medina Sidonia, convinto che il maltempo fosse un preciso segno divino avverso all'impresa. Il pericolo reale era invece rappresentato dalla penuria delle scorte alimentari: a causa del perdurare della missione oltre i tempi previsti, la carne imbarcata a Lisbona era ormai immangiabile e nel porto galiziano non furono trovati rifornimenti sufficienti per rimpiazzarla. Fedele agli ordini ricevuti, l'ammiraglio spagnolo prese a veleggiare lungo la costa francese, così da evitare lo scontro con gli inglesi e raggiungere Calais e il Farnese. Ma le correnti della Manica, sconosciute o quasi alla marineria iberica, portarono i galeoni proprio dove il Medina non voleva, ovvero lungo le coste inglesi. L'Armada venne avvistata dal nemico il 29 luglio: era composta da un totale di quasi 30mila uomini (di cui 8mila marinai) e di circa 130 navi. Di queste, solo 30 erano veri galeoni da guerra, mentre altre 60/70 erano imbarcazioni dotate di un'incerta potenza di fuoco. Di contro l'Ammiragliato inglese poteva contare su 17.500 uomini e su circa 172 navi, 34 affidate a lord Howard d'Effingham, 64 mercantili armati a Francis Drake, 36 unità a disposizione di lord Seymour, mentre ▶

> L'Armada venne avvistata dal nemico il 29 luglio: era composta da un totale di quasi 30mila uomini (di cui 8mila marinai) e circa 130 navi

A sinistra, ritratto di Francis Drake. Fu il comandante in seconda della flotta inglese che sconfisse l'Invincibile Armata nel 1588.

Torretta costruita nella contea di Devon, in Gran Bretagna, per avvistare l'Armada spagnola.

> Sebbene l'esito dello scontro fosse stato clamoroso, lo smacco subito non cambiò affatto l'atteggiamento di Filippo che rimase convinto di poter ritentare l'impresa di conquistare l'Inghilterra

▶ la squadra di navi da trasporto era affidata a lord Thomas Howard e contava 38 imbarcazioni. Drake e Howard, di presidio sul Canale della Manica - Seymour era impegnato nel blocco navale delle coste delle Fiandre – lasciarono che il nemico sfilasse di fronte a Plymouth così da poterlo attaccare alle spalle. Nonostante il perdurante bombardamento, l'azione inglese non provocò ingenti danni alla flotta di Filippo II e, anzi, il galeone del viceammiraglio spagnolo Juan Martinez de Recalde, il "San Juan de Portugal", pur rimasto isolato e attaccato per oltre due ore riuscì a ricongiungersi all'Armada. La prima battaglia si spense così senza grandi azioni nel primo pomeriggio del 30 luglio.

UN NEMICO SCALTRO E POTENTE

La flotta spagnola riprese a quel punto la sua rotta attraverso la Manica, ma il 31 venne impegnata in un nuovo scontro. Questa volta l'ammiraglia della squadra andalusa, la Nuestra Señora del Rosario, venne separata dal resto della flotta iberica e il suo comandante, don Pedro de Valdès, fu costretto ad arrendersi a Drake. Nelle stesse ore saltò in aria la San Salvador, la nave che conteneva il tesoro della spedizione spagnola. Le scaramucce continuarono fino al 2 agosto, con gli inglesi sempre attenti a tenere le distanze dai potenti galeoni nemici per sfruttare la più lunga gittata delle proprie

IL GALEONE ARK ROYAL 1587

Il Galeone si impose a partire dalla seconda metà del XVI secolo come la nave trainante della navigazione oceanica. L'Ark Royal venne costruita nel 1587, fu comprata dalla marina della regina Elisabetta e divenne l'ammiraglia della flotta inglese durante la campagna del 1588 contro l'Invincible Armada spagnola.

ALBERO DI MAESTRA
Si trovava a metà nave circa ed è il più alto e importante della velatura

TRINCHETTO
Era impiantato direttamente sul castello

CONTROMEZZANA
Detta anche Bonaventura, si erge sul secondo ponte

COLUBRINE
Lunghe 3,50 metri e dal calibro di 133 mm, avevano sostituito i più tozzi e pesanti mezzi cannoni

MEZZANA
Albero collocato sul cassero

SCAFO
Lungo 36.8 metri e largo 8,75, accoglieva a bordo 190 marinai, di cui 40 cannonieri, e 70 soldati

IMMAGINE: LUCIANO PARISI

artiglierie ed evitare invece i pericolosi abbordaggi in cui gli spagnoli primeggiavano. Seppur danneggiata dai cannoni inglesi e tormentata dalla dissenteria esplosa a bordo, il 6 agosto l'Armada gettò le ancore nel porto di Calais, dove a causa del blocco navale imposto dagli inglesi – in questo supportati anche dalla marineria olandese – Alessandro Farnese non era arrivato, bloccato com'era a Bruges con le sue truppe. Medina Sidonia decise allora di rimanere alla fonda di fronte alla città così da evitare lo scontro in mare aperto con la flotta inglese riunita. La sua strategia avrebbe potuto funzionare se solo gli inglesi non avessero fatto scivolare contro l'Armada otto navi da guerra a cui avevano dato fuoco: per sottrarsi al pericolo di un incendio, i navigli spagnoli dovettero prendere in modo disordinato il mare e nella confusione alcuni finirono addirittura per scontarsi fra loro, mentre la maggior parte fuggirono nella notte disperdendosi. La San Lorenzo, ammiraglia delle galeazze iberiche, nella rotta perse il timone e si incagliò sulla costa.

UNA CONQUISTA IMPOSSIBILE

La battaglia decisiva iniziò allo spuntare del giorno nel braccio di mare di fronte a Gravelines (o Gravelinga), lungo la costa dell'Alta Francia. La flotta inglese fece fuoco sui vascelli spagnoli a distanza ravvicinata, facendone colare a picco almeno tre e danneggiandone molti altri. Gli spagnoli, ormai dotati di poche munizioni, tentarono invano di resistere all'assalto. Una violenta tempesta costrinse però gli inglesi a sospendere l'attacco fino all'indomani. Il giorno successivo l'Armada, riorganizzatasi, si presentò davanti al nemico pronta a combattere, ma ancora una volta il fato decise diversamente: un improvviso cambio del vento la indirizzò infatti dapprima contro la costa olandese e in seguito, quando già il disastro appariva inevitabile, verso il nord e il mare aperto.
Fu chiaro a quel punto che la conquista dell'Inghilterra era ormai fallita. Per cercare almeno di salvare il maggior numero possibile di navi, Medina decise di avventurarsi nella circumnavigazione di Scozia e Irlanda, rotta molto più lunga e rischiosa ma che consentiva di tenersi alla larga dalla pericolosissima Manica, dove gli inglesi avrebbero potuto tornare ad attaccare in ogni momento. Per l'Armada il rientro fu un vero e proprio calvario: quel che non avevano potuto distruggere i cannoni inglesi, fu compromesso da tre rovinose tempeste che colpirono gli spagnoli falcidiando la flotta. La notizia della cocente sconfitta arrivò al palazzo di Filippo II in settembre, giusto il tempo per i resti dell'Armada di raggiungere mestamente il porto di Santander.
Sebbene l'esito dello scontro fosse stato clamoroso, lo smacco subito non cambiò affatto l'atteggiamento di Filippo che rimase convinto di poter ritentare l'impresa di conquista dell'Inghilterra. Lo avrebbe fatto, senza successo, per ben due volte tra il 1596 e il 1597. Poi, per oltre due secoli nessuno osò più sfidare la potenza inglese a casa propria.
Nell'Ottocento ci provò Napoleone, un secolo e mezzo dopo anche Adolf Hitler, ma entrambi conobbero gli stessi catastrofici risultati di Filippo II di Spagna. • ***(Mario Galloni)***

L'Armada spagnola al largo delle acque inglesi in un quadro del XVII secolo. Sotto, ritratto di Filippo II, re di Spagna.

UN BRACCIO DI FERRO PER IL MEDITERRANEO

La battaglia segnò il trionfo della marina britannica su quella francese, nonché l'inizio della leggenda di Horatio Nelson, che venne salutato in tutto il Continente come il "Salvatore dell'Europa"

Il genio militare di Horatio Nelson, l'inadeguatezza dell'Ammiragliato francese, la conferma del predominio navale inglese: questa in sistesi fu la battaglia del Nilo, più nota in Francia come quella della Baia di Abukir (località a nord-est di Alessandria), combattuta la sera del primo agosto 1798, quando la parabola politico-militare di Napoleone Bonaparte era appena agli inizi. Eppure nello scontro egiziano era già possibile leggere i prodromi della futura sconfitta francese a Trafalgar, e il segno di quella inferiorità sui mari che zavorrò il volo dell'aquila corsa.

Uscito trionfatore dalla prima Campagna d'Italia, nel 1798, Napoleone era l'astro nascente dell'esercito rivoluzionario: anche per questo il Direttorio assecondò l'audace piano dell'ambizioso generale che si riprometteva di conquistare l'Egitto, così da assicurare al Paese l'egemonia sul Mediterraneo e il contrasto degli interessi inglesi verso le Indie. ▶

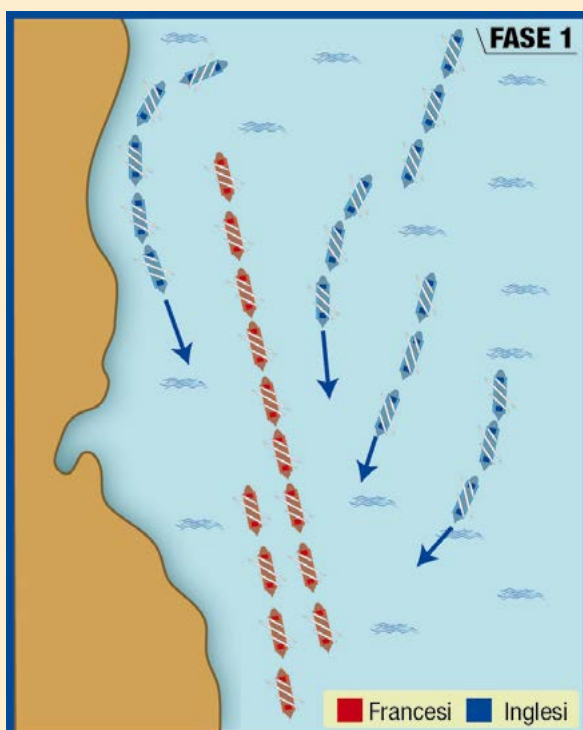
Nello scontro egiziano fu già possibile leggere i prodromi della futura sconfitta francese a Trafalgar, e il segno di quella inferiorità sui mari che zavorrò il volo dell'aquila còrsa

Vignetta satirica inglese nella quale Napoleone si infuria dopo aver saputo della sconfitta francese. A sinistra la battaglia di Abukir (o del Nilo) nel dipinto di Robert Dodd.

Sotto, nell'illustrazione del 1819 Horatio Nelson e altri uomini vengono soccorsi dopo gli scontri della battaglia del Nilo.

▶ Il progetto, seppure spericolato, per il governo parigino portava in dote due pregi: allontanava temporaneamente dalla scena un protagonista che, per quanto giovane, era già politicamente ingombrante e, allo stesso tempo, assecondava lo spirito di rivincita della borghesia ancora scottata dalla sconfitta subita per mano inglese in India, disfatta che l'aveva estromessa dalla partita commerciale che si giocava a Oriente.

Nel più assoluto riserbo – solo il governo e Napoleone erano a conoscenza del vero obiettivo

LE FASI DELLA BATTAGLIA

FASE 1 – LA TENAGLIA DI NELSON

Le flotte si scontrano in prossimità del tramonto il 1º agosto. I francesi sono ancorati nella baia, in acque basse vicino ad una secca profonda meno di 8 metri. Gli inglesi hanno quattordici vascelli, di cui tredici da 74 cannoni e uno da 50 cannoni. I francesi dispongono di tredici navi, una da centoventi cannoni, tre da ottanta cannoni e nove da 74 cannoni, oltre a 4 fregate. Nelson ordina alla sua linea di fila di dividersi in due: una divisione passa tra la linea francese e la secca, l'altra si avvicina da ovest così da prendere il nemico tra due fuochi.

CARTINE: LUCIANO PARISI

della spedizione via mare – l'Armée d'Orient salpò da Tolone il 19 maggio 1798. Durante la navigazione l'avrebbero raggiunta altre divisioni imbarcate a Marsiglia, Genova e Civitavecchia. La flotta si riunì in alto mare a est della Sardegna: l'insieme era formato da non meno di 55 navi da guerra, tra le quali 13 vascelli e 6 fregate, che scortavano 280 navi cariche di 54mila uomini, 1200 cavalli e 171 cannoni. Furono aggregati all'impresa anche 167 scienziati e artisti con i quali Bonaparte si riprometteva di creare in seguito l'Institut d'Egypte, dedicato allo studio dell'antica civiltà dei Faraoni.

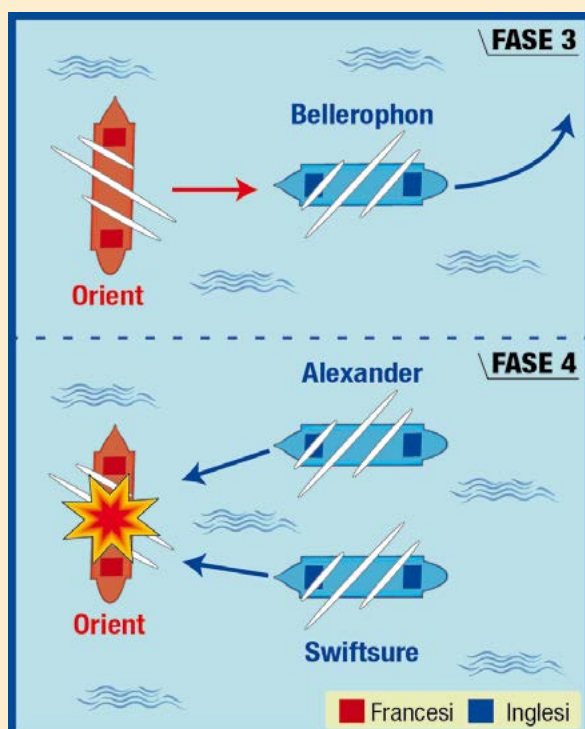
A sinistra, l'interpretazione del pittore britannico Thomas Whitcombe del conflitto.

LA RISPOSTA DEGLI INGLESI

Le spie britanniche dislocate a Tolone intuirono che si stesse preparando un'azione nei Paesi arabi, ma non furono in grado di riferire a Londra quale fosse il vero obiettivo di Parigi. Così al giovane contrammiraglio Horatio Nelson fu impartito un ordine al buio: intercettare i francesi e danneggiarne la flotta. Entrato nel Mediterraneo, a causa di una violenta tempesta, Nelson dovette rispedire due malconce fregate a Gibilterra, incidente che gli fece perdere tempo e lo costrinse a un'infruttuosa caccia ai francesi. Le informazioni raccolte a Napoli e da alcune navi incrociate sulla rotta lo convinsero che l'obiettivo del nemico fosse l'Egitto ma, a causa della lenta navigazione francese e della nebbia, gli inglesi per ben due volte passarono vicine alla flotta napoleonica senza accorgersene. ▶

La flotta francese era formata da non meno di 55 navi da guerra, tra le quali 13 vascelli e 6 fregate, che scortavano 280 navi cariche di 54mila uomini, 1.200 cavalli e 171 cannoni

FASE 2 - L'ATTACCO

Il comandante Thomas Foley, sulla Goliath, guida altri quattro vascelli inglesi attraverso le secche, affianca le navi d'avanguardia nemiche (Le Guerrier e Le Conquerant) e le cannoneggia fino a distruggerle in soli dieci minuti. Intanto Nelson sulla Vanguard attacca Le Spartiate, terza nave della fila francese. Nello scontro l'ammiraglio inglese viene ferito.

FASE 3 E FASE 4 - LA FINE DELL'ORIENT

Si sta facendo buio. Al centro dello schieramento francese la nave ammiraglia Orient si difende con la forza della disperazione. Alle 18.30 il veliero inglese Bellerophon, duramente colpito, deve uscire dalla formazione, destino condiviso dal Majestic. L'Alexander e lo Swiftsure, giunti di rinforzo al Bellerophon, cominciano un fuoco inesorabile sull'Orient, l'ammiraglio Brueys, già ferito al capo, vuole rimanere sul ponte di comando fino all'ultimo. Alle 20 l'Orient prende fuoco: la pittura fresca alimenta le fiamme che si levano indomabili. I francesi combattono fino all'ultimo, ma alle 22 l'ammiraglia esplode lanciando un'enorme quantità di rottami in tutte le direzioni. La battaglia si protrae fino alle prime luci dell'alba ma non cambia di segno: la disfatta dei napoleonici è tale da compromettere l'esito della Campagna d'Egitto, votata al fallimento dopo la distruzione della flotta.

Questa stampa mostra Nelson che festeggia la sua vittoria con i suoi uomini a bordo della Vanguard.

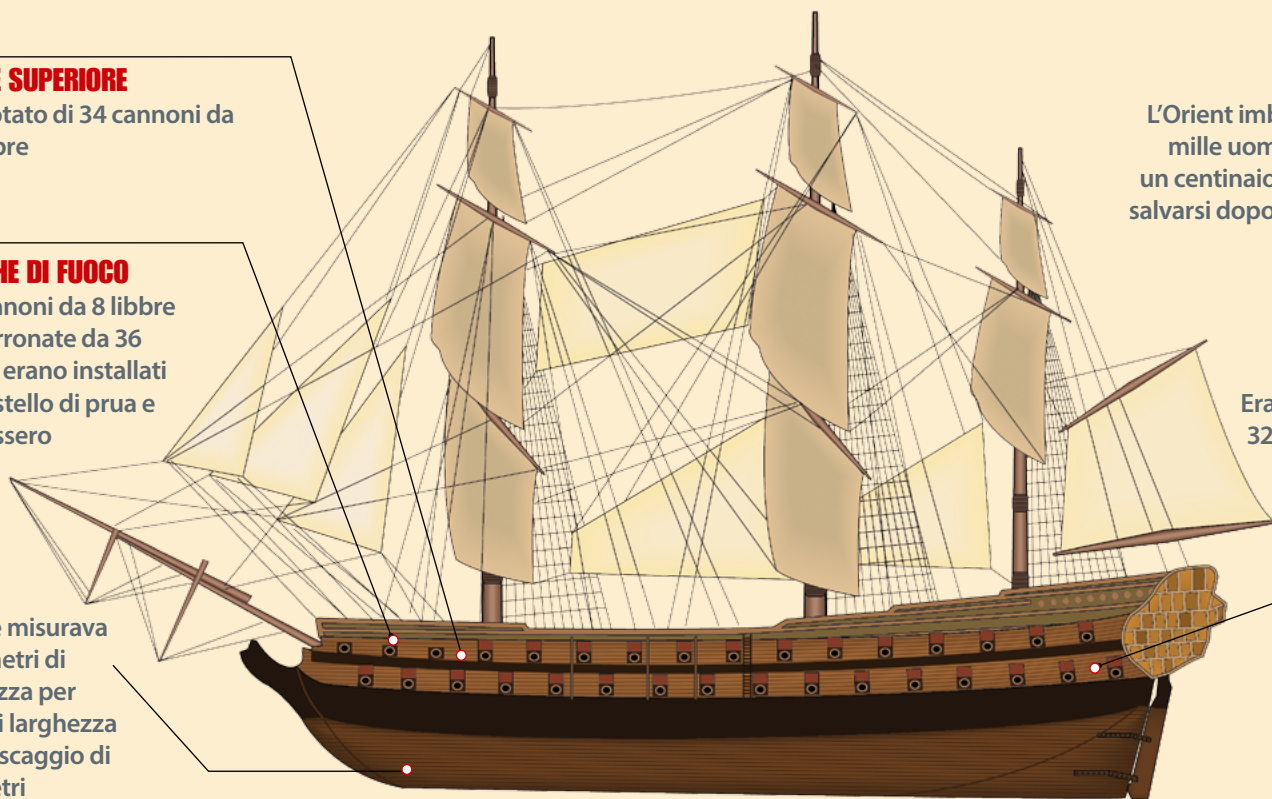
▶ In questo modo Bonaparte arrivò indisturbato ad Alessandria il primo luglio e il giorno successivo era già in marcia con l'esercito diretto al primo scontro con i Mammelucchi. Restava da stabilire dove riparare la squadra navale. Nel piano consegnato al direttorio, Napoleone aveva indicato il porto vecchio di Alessandria, o in alternativa quello di Corfù, ma l'ammiraglio François-Paul Brueys D'Aigalliers, comandante in capo della flotta, decise invece per Abukir, una baia poco profonda e protetta da un promontorio di sabbia dove c'era un forte.

Il primo agosto 1798 alle 14.45 le vedette sulle coffe delle navi inglesi, al termine del lungo inseguimento, avvistarono finalmente la lunga fila dei navigli francesi: 13 vascelli, 4 fregate e 4 brigantini, una formazione che garantiva a Bruyes una seppur minima superiorità. Nelson, infatti, disponeva di tredici vascelli da 74 cannoni e uno da 50 (Leander), per un totale di 938 cannoni, contro i 1.182 dei francesi. Ma la squadra napoleonica fu colta completamente di sorpresa: l'ammiraglio era impegnato nei preparativi di una cena con l'alto comando e una parte degli equipaggi aveva raggiunto terra con le scialuppe per fare rifornimento d'acqua. Seppure convinto che gli

L'AMMIRAGLIA FRANCESE ORIENT

L'Orient, varata nel 1791 a Tolone ed esplosa dopo un lungo cannoneggiamento nella battaglia di Abukir, era la nave ammiraglia della flotta francese. Con i suoi 118 cannoni era classificata vascello di primo rango. L'Orient imbarcava oltre mille uomini. Soltanto un centinaio riuscirono a salvarsi dopo l'esplosione.

ILLUSTRAZIONE: LUCIANO PARISI, CREATIVE COMMONS

La drammatica rappresentazione della battaglia fatta dal pittore americano Mather Brown nel 1825.

inglesi non avessero intenzione di ingaggiare subito battaglia, il comando francese tenne comunque un improvvisato e confuso consiglio di guerra, durante il quale soltanto la minoranza degli ufficiali ritenne opportuno alzare le vele. Brueys scelse invece di affrontare l'eventuale scontro con le navi all'ancora. Confidava nell'efficacia dello schieramento lungo la costa e nell'appoggio delle bocche da fuoco del forte, ma la formazione non fu eseguita alla perfezione e concesse agli inglesi un vantaggio che si sarebbe rivelato fondamentale. L'avanguardia francese era infatti posizionata troppo distante dal forte, il che rese impossibile a obici e cannoni di colpire da terra le navi inglesi. Inoltre, la fila di Brueys, per timore delle secche, si era posizionata troppo lontana dalla costa, offrendo al nemico un seppur esiguo canale navigabile nel quale, con un'azione rischiosa, Nelson fece infilare cinque dei suoi vascelli per cogliere il nemico tra due fuochi.

FURIBONDI COLPI DI ARTIGLIERIA

Fu il capitano Thomas Foley sul Goliath a sfidare le secche e aprire la strada sottocosta al seguito dei vascelli inglesi Zealous, Orion, Theseus, Audacious, che presero posto di traverso alle prime navi francesi: le Guerrier, le Conquerant, le Spartiate, l'Aquilon e le Peuple-Souverain. Alle 18.00 il Guerrier esplose il primo colpo di cannone che segnò l'inizio della battaglia. Mezz'ora dopo la linea inglese penetrata oltre le secche cominciò a bombardare la zona prodiera dell'avanguardia nemica, colpita contemporaneamente da altri vascelli scivolati lungo la destra della fila francese. Nelson sulla tolda della Vanguard entrò in battaglia ancorandosi di fronte allo Spartiate, il terzo vascello della linea nemica. Nel furibondo scambio di colpi d'artiglieria gli inglesi inizialmente ebbero la peggio – lo stesso Nelson, colpito alla testa, dovette riparare sottocoperta – e soltanto l'intervento di altri due vascelli di Sua Maestà costrinse, verso le 22, alla resa la Spartiate. Presa tra due fuochi, l'avanguardia francese non ebbe scampo: lo scarso numero di cannonieri risalito a bordo con le scialuppe non permetteva infatti ai rivoluzionari di rispondere al fuoco contemporaneamente da entrambi i lati.

L'Orient, la nave ammiraglia francese al comando dell'ammiraglio Brueys, posta al centro dello ▶

> L'avanguardia francese non ebbe scampo: lo scarso numero di cannonieri risalito a bordo con le scialuppe non permise di rispondere al fuoco da entrambi i lati

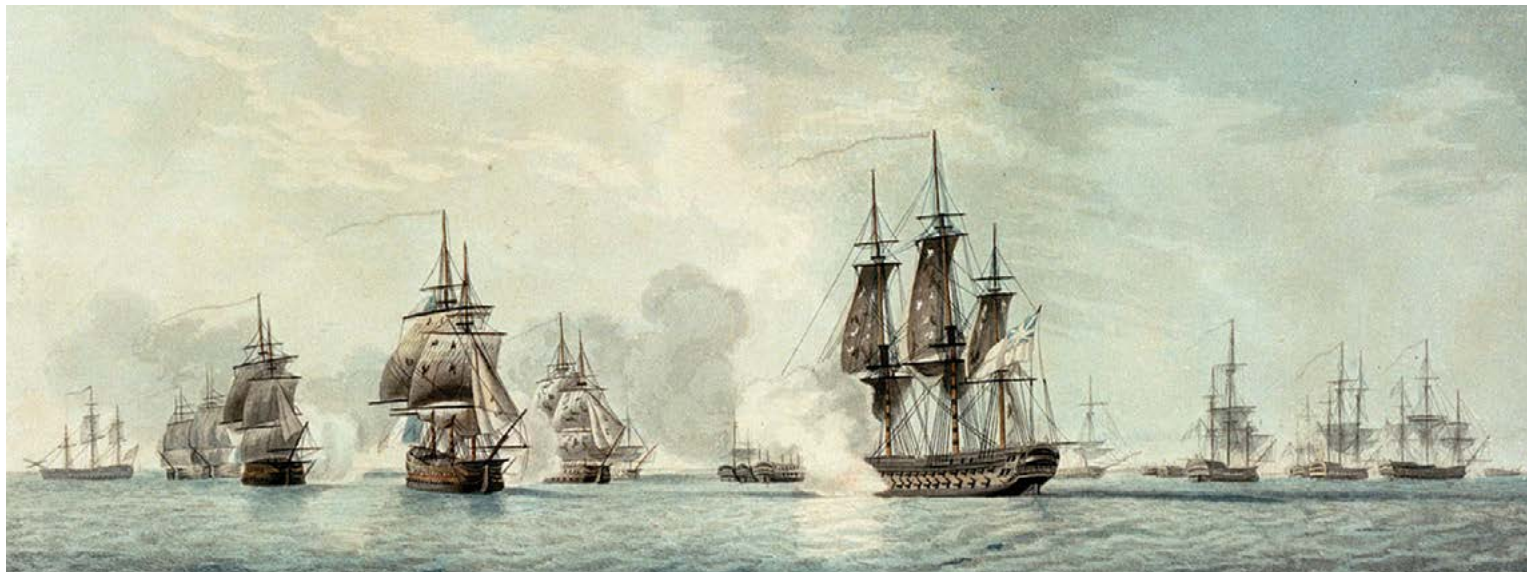
LA PENURIA DI CANNONIERI NAPOLEONICI

Non fu soltanto lo scarso numero di uomini rientrati precipitosamente a bordo dei vascelli francesi in vista della battaglia a condannare, ad Abukir, i napoleonici alla sconfitta. I cannoni navali del tempo avevano bisogno, a seconda della loro grandezza, di un numero di serventi che andava dagli otto ai quattordici, un contingente di artiglieri troppo numeroso, ragione per cui gli ufficiali non avevano quasi mai la possibilità di attivare contemporaneamente tutte le bocche da fuoco presenti a bordo. In ragione della formazione assunta e della direzione da cui proveniva il nemico, si sceglieva un lato su cui concentrare i serventi, lasciando praticamente "disarmata" l'altra murata. Dividere i cannonieri avrebbe infatti rallentato troppo il ritmo del fuoco rendendolo poco efficace. Anche per questo motivo, la manovra inglese che prese tra due fuochi le navi poste all'avanguardia della fila francese le condannò alla disfatta, essendo queste in grado di rispondere al fuoco soltanto da un lato.

▶ schieramento, entrò in battaglia più tardi respingendo, grazie alla superiorità dei suoi cannoni, l'assalto di due velieri inglesi, il Bellerophon e il Majestic, quest'ultimo gravemente danneggiato e obbligato ad allontanarsi dalla mischia. A ribaltare il rapporto di forze intervennero altri vascelli di Nelson che concentrarono tutti i loro sforzi contro

> Quando sull'Orient le fiamme raggiunsero il deposito delle polveri, l'esplosione che ne seguì squarciò le tenebre in un fragore tale da essere sentito fino ad Alessandria

l'Orient. Spazzata via l'avanguardia e ferocemente attaccato il centro della linea, soltanto l'intervento della retroguardia comandata dal contrammiraglio Pierre Villeneuve avrebbe potuto salvare i francesi, muovendo per tempo i suoi vascelli in modo da mettere a sua volta tra due fuochi la fila inglese. Sembra che un ordine in tal senso fosse stato dato, ma che Villeneuve, tra il fumo e i bagliori dello scontro, non l'avesse inteso. Sprovvisto di spirito d'iniziativa, il contrammiraglio di Napoleone restò per quattro ore semplice spettatore della battaglia e, il giorno dopo, all'approssimarsi delle navi inglesi pronte al combattimento, scelse la fuga per salvare quei pochi vascelli rimasti integri. Sottoposto al tiro incrociato inglese, l'Orient resistette per tre ore. Lo stesso Brueyes ripetutamente ferito morì durante lo scontro. Alle 20.00 a bordo dell'ammiraglia

Il dispiegamento di navi francesi e inglesi nello scontro di Abukir in un quadro del 1799.

martoriata dalle cannonate nemiche si sviluppò un incendio, alimentato dai contenitori di vernice e diluente lasciati sul ponte dopo la recente tinteggiatura a cui la nave era stata sottoposta. Alle 22.00 le fiamme raggiunsero il deposito delle polveri e l'esplosione che ne seguì squarciò le tenebre in un fragore tale da essere sentito fino ad Alessandria. I vascelli vicini furono investiti dai detriti infiammati della nave e un troncone dell'albero maestro finì direttamente sul ponte della Swiftsure, il cui capitano ne fece dono all'ammiraglio Nelson. Il singolare regalo rimarrà sempre nella cabina dell'ammiraglio, che vi sarà deposto dopo essere stato ferito a morte durante la battaglia di Trafalgar.

UN CIMITERO NEL MARE

L'Orient si inabissò portando con sé morti e feriti – dei mille componenti dell'equipaggio se ne salvarono soltanto un centinaio – e l'inestimabile tesoro sottratto da Napoleone ai Cavalieri di Malta durante l'assalto all'isola. La luce livida dell'alba del 2 agosto illuminò una baia ridotta a un cimitero del mare, trafficata da cadaveri, alberi spezzati, gomene strappate, scialuppe sfondate; contro il filo dell'orizzonte si stagliavano carcasse di velieri incagliati o alla deriva, privi di vele e alberature, trapassati da centinaia di cannonate. I francesi avevano perso, tra morti e feriti, più di 5mila uomini e dei tredici vascelli alla fonda ad Abukir, nove caddero in mano inglese e altri due, finiti nelle secche, furono bruciati dall'equipaggio. Soltanto Villeneuve potè allontanarsi dalla scena della disfatta con due vascelli e due fregate senza che gli inglesi avessero la forza di inseguirlo. L'eco della battaglia e della rotta francese tardò ad arrivare alle orecchie europee: la Lander, nave scelta dagli inglesi per portare le notizie in patria, fu catturata in viaggio dalla Genereux, una delle imbarcazioni francesi superstiti. Ma quando la notizia si diffuse, fu come una bomba che riaccese tutti i focolai di resistenza anti-francese, indusse l'impero Ottomano a dichiarare guerra a Napoleone e affrettò anche la discesa in campo di Napoli. La sconfitta navale ebbe come conseguenza l'isolamento dell'Armée d'Orient, l'interruzione dei collegamenti tra Napoleone e Parigi e fu causa del fallimento della spedizione in Egitto. La via con le Indie rimase appannaggio esclusivo dell'Inghilterra che ad Abukir si confermò padrona dei mari e, due anni dopo, estese il proprio dominio anche sul Mediterraneo sottraendo proprio ai francesi Malta: l'isola, insieme a Gibilterra, permise alla Royal Navy di decidere chi, da quel momento in poi, avrebbe potuto o meno navigare nell'ex Mare Nostrum. • ***(Mario Galloni)***

Sopra, l'esplosione dell'Orient nel quadro dell'inglese George Arnald (1825). Al centro, il vascello francese Tonnant durante gli scontri con gli inglesi.

LA WATERLOO DI NAPOLEONE SUL MARE

La spettacolare vittoria britannica sui francesi che infranse i sogni di Napoleone di costruire una grande flotta e confermò la supremazia navale che il Regno Unito aveva stabilito già nel corso del XVIII secolo

Il 21 ottobre del 1805 al largo di capo Trafalgar, promontorio spagnolo a ovest di Gibilterra, sotto il micidiale tiro dei cannoni della Royal Navy, si infranse nel sangue l'ambizioso progetto di Napoleone Bonaparte di creare una grande potenza navale francese, presupposto necessario per forzare il Canale della Manica e sbarcare nelle Isole Britanniche. D'altro lato, la vittoria consegnò all'Inghilterra l'indiscusso predominio sui mari, un potere che Londra avrebbe orgogliosamente imposto al mondo intero per tutto l'Ottocento e fino alla Prima guerra mondiale.

Gli eventi che portarono alla resa dei conti tra le due superpotenze presero le mosse, nel maggio del 1803, dalla rottura del Trattato di Amiens, l'accordo siglato l'anno prima da Francia e Inghilterra che aveva chiuso le guerre rivoluzionarie e, negli auspici, avrebbe dovuto garantire all'Europa un lungo periodo di pace. Il patto invece si rivelò niente di più che un fugace armistizio. Sul fronte commerciale, Napoleone non solo non allentò le politiche protezionistiche stabilite dal Direttorio contro i prodotti inglesi, ma inasprì oltremisura i dazi doganali sulle merci provenienti dalle colonie; mentre sul piano politico usò la temporanea pace per allargare l'influenza francese sulla Svizzera e gli Stati tedeschi. Allarmato dal crescente espansionismo dei "rivoluzionari", il governo britannico si convinse dell'impossibilità di una pace duratura e rifiutò di abbandonare Malta, come previsto nelle more della pace di Amiens, chiedendone anzi ufficialmente il possesso per dieci anni. Pur senza una formale dichiarazione di guerra, nel maggio del 1803 la rottura delle relazioni diplomatiche tra i due Paesi riaprì di fatto il conflitto.

A sinistra, ritratto dell'ammiraglio francese Pierre de Villeneuve.

Pur senza una formale dichiarazione di guerra, nel maggio del 1803 la rottura delle relazioni diplomatiche tra Francia e Inghilterra riaprì di fatto il conflitto

I LIMITI DI NAPOLEONE IN MARE

Forte della sua superiorità numerica e tecnica, la Royal Navy provvide immediatamente a bloccare i porti francesi e a danneggiare il commercio di Parigi con le colonie; Napoleone dal canto suo rimise mano al vecchio progetto di invasione dell'Inghilterra e cominciò ad ammassare truppe, l'Armée d'Angleterre, al campo di Boulogne, sulla Manica, e a predisporre la costruzione del naviglio necessario all'impresa. D'altra parte Londra, che aveva contezza del piano, pose di fronte ad ogni porto militare un blocco navale e mantenne una riserva lungo la Manica. All'aquila corsa, che nel frattempo aveva incassato la discesa ▶

A sinistra, la battaglia di Trafalgar nel quadro del pittore inglese William Clarkson Stanfield (1836).

Le prime fasi dello scontro navale di Trafalgar nella rappresentazione del pittore Nicholas Pocock (1740-1821).

in campo della Spagna contro l'Inghilterra (alcuni bastimenti di Madrid erano stati catturati dai britannici), serviva un diversivo per alleggerire la pressione inglese e dare il via all'agognata invasione.

Nel maggio del 1805, il novello imperatore ruppe gli indugi e ordinò all'ammiraglio Pierre de Villeneuve, comandante della flotta, di uscire da Tolosa per raggiungere le Antille. Questa manovra doveva attirare le navi inglesi a inseguirlo e allontanarsi dalla Manica; successivamente, Villeneuve avrebbe dovuto tornare indietro, con una rotta diversa dall'andata, con l'obiettivo di ricongiungersi alle flotte francesi e spagnole per prendere così il controllo del Canale. E qui Napoleone, geniale stratega terrestre, dimostrò

> L'apparente vantaggio numerico francese non era sufficiente a colmare il divario in termini di esperienza marittima e preparazione degli ufficiali

tutti i limiti dell'improvvisato ammiraglio. Una flotta non è una formazione d'artiglieria che può essere mossa sul terreno con agilità e prontezza; soprattutto, il mare ha incognite che il terreno non presenta: venti, correnti e difficoltà di comunicazione possono influire sull'esito di un piano al di là della sua iniziale validità.

Villeneuve attraversò inutilmente l'Atlantico inseguito dalla flotta dell'ammiraglio inglese Horatio Nelson, quindi fece ritorno in Europa ma si batté con gli inglesi del contrammiraglio Robert Calder nella battaglia del Capo di Finistere, lungo la costa Nord della Spagna: uno scontro minore che vide i francesi perdere due navi, ma soprattutto impedì loro il progettato accesso alla Manica per scortare l'Armée nell'invasione. Ricongiuntosi con gli spagnoli, il 22 agosto Villeneuve arrivò nel porto di Cadice, al largo del quale incrociavano i vascelli di Nelson che, a questo punto, cessato l'allarme sulla Manica, avevano il compito di impedire l'accesso dei francesi al Mediterraneo.

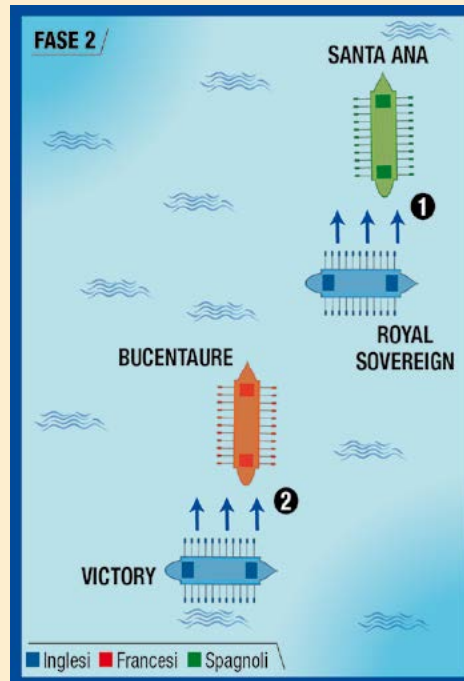
IL GENIO DI NELSON

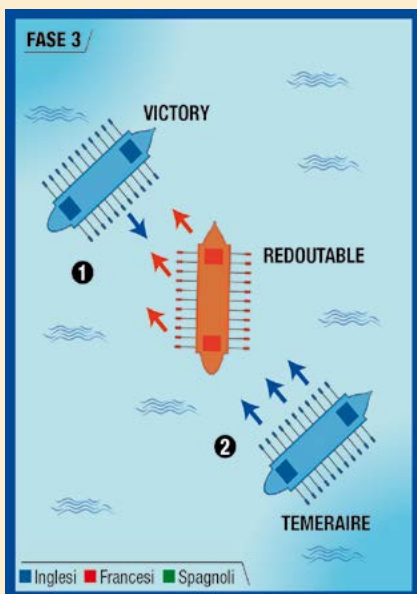
Nel frattempo, infatti, la situazione nell'Europa continentale era mutata. Visto che le forze riunite nella terza coalizione (Inghilterra, Austria e Russia) erano in procinto di sferrare un attacco terrestre, Napoleone aveva deciso di trasferire in massa l'esercito, ribattezzato "Grande Armée", da Boulogne al fronte del Reno e del Danubio e ordinato alla flotta di lasciare Cadice e raggiungere Napoli per sbarcarvi le fanterie di Marina da impegnare in terra. Il 20 ottobre, con vento favorevole, Villeneuve mollò gli ormeggi con rotta sud-est verso lo stretto di Gibilterra. Nelson per invogliarlo a scoprirsi aveva simulato una forte diminuzione dei vascelli che bloccavano il porto e l'ammiraglio francese, mosso non solo dagli ordini ma anche dall'orgoglio ferito del comandante accusato in patria di scarsa audacia, cadde nella trappola.

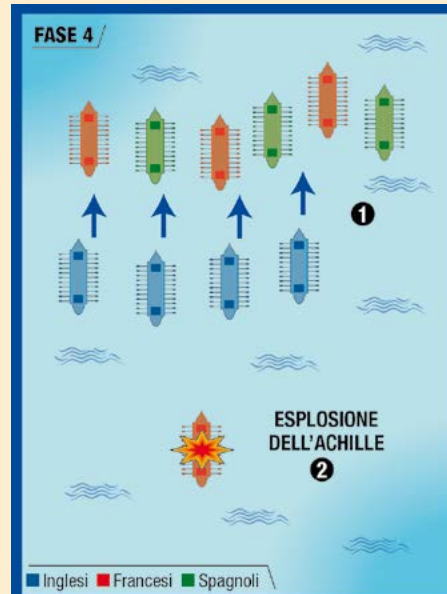
Il giorno seguente, all'alba, la flotta inglese lo intercettò nelle acque di Trafalgar e cominciò una delle più importanti battaglie della storia navale di tutti i tempi. L'ammiraglio Nelson poteva contare su un totale di 27 vascelli, 6 fregate 16.820 uomini e

LE FASI DELLA BATTAGLIA

FASE 1: POSIZIONAMENTO

Flotta franco-spagnola
Alle otto del mattino del 21 ottobre l'ammiraglio francese Villeneuve ordina alle navi, giunte al largo dello scoglio di Trafalgar, di invertire la rotta e puntare verso nord, in direzione di Cadice. L'avanguardia è al comando del francese Dumanoir-Lepelley sul Formidable (94 cannoni); al centro si trovano lo stesso Villeneuve sul vascello ammiraglio Bucentaure (80 cannoni) e don Cismeros Vicente sul Santisima Trinidad (130 cannoni); segue subito dietro l'ammiraglio spagnolo don Alava sul Santa Ana da 112 cannoni; chiude la fila la retroguardia agli ordini di Gravina sul Pricipe de Asturias (112 cannoni).
Flotta inglese
Gli inglesi provengono da ovest suddivisi in due colonne parallele, una settentrionale, guidata dalla Victory dell'ammiraglio Nelson, e comprendente 11 vascelli, e una meridionale, guidata dal Royal Sovereign di Collingwood, composta da 15 vascelli.

FASE 2: ATTACCO INGLESE

A partire da mezzogiorno, e per circa mezz'ora, i franco-spagnoli hanno nel proprio campo di tiro le navi ammiraglie inglesi dirette a tutta velocità contro la colonna nemica. Ma il tiro dei napoleonici causa pochi danni e alle 12 e 20 il Royal Sovereign passa di poppa alla Santa Ana e la devasta con le sua batterie (1). Identico destino tocca anche al Fougeux. Più tardi la Victory compie una manovra simile, passando di poppa alla Bucentaure, spazzandone il ponte con i suoi pezzi e causando la morte di 400 marinai (2). Un'ora dopo Villeneuve si arrende.

FASE 3: INFURIA LA BATTAGLIA

La Victory attacca la nave di linea francese Redoutable (1), dalla quale parte un micidiale fuoco di moschetteria che fa strage tra l'equipaggio inglese. Alle 13 e 15 un colpo di moschetto ferisce lo stesso Nelson, che morirà due ore dopo.
A soccorrere la Victory in difficoltà arriva il vascello inglese Temeraire (2) che con le prime bordate uccide 200 marinai francesi e poi costringe i francesi alla resa. La battaglia prosegue con identici duelli tra vascelli che vedono gli inglesi in costante superiorità numerica. Il piano di Nelson, infatti, ha spezzato la linea franco-ispanica in due tronconi isolando quella settentrionale che non riuscì ad invertire in tempo la rotta per sostenere il centro.

FASE 4: INSEGUIMENTO INGLESE ED EPILOGO

Le sorti della battaglia sono segnate e i vascelli inglesi, rinvigoriti dalla vittoria a portata di mano, si gettano all'inseguimento delle navi nemiche in fuga (1). Poco prima delle cinque del pomeriggio l'esplosione del vascello francese Achille (2) decreta la fine dello scontro. L'alleanza franco-ispanica ha perso 17 vascelli e oltre 10 mila uomini tra caduti e feriti, da parte loro gli inglesi contano "solo" 456 morti e 1153 feriti, senza alcun vascello perduto o inutilizzabile. I vincitori di Trafalgar tentano persino di rimorchiare alcuni dei battelli francesi catturati, ma una improvvisa tempesta li costringe ad abbandonare l'impresa.

CARTINE: LUCIANO PARISI

A Trafalgar Nelson rivoluzionò le tradizioni tattiche fino ad allora in uso nelle battaglie tra grandi velieri e adottò uno schieramento innovativo che poi risulterà vincente

▶ 2.164 cannoni; Villeneuve comandava 18 vascelli 7 fregate, 12.500 uomini e 1.564 cannoni, ai quali, andavano aggiunte le forze della Real Armada Española comandate dall'ammiraglio palermitano Federico Carlo Gravina, che consistevano in 15 vascelli, 9.080 uomini e 1326 cannoni. Ma l'apparente vantaggio numerico non poteva bastare a colmare il divario francese in termini di esperienza marinara degli ufficiali e di lunga preparazione degli artiglieri. Altro elemento che risultò decisivo fu la capacità degli inglesi di sparare da ogni cannone un colpo al minuto (quindi in 60 secondi un vascello da 100 cannoni poteva riversare sul bersaglio 50 colpi dal suo fianco impegnato), mentre francesi e spagnoli sparavano con tempi almeno doppi se non tripli.

Il resto lo fece il genio di Nelson, o per meglio dire il "tocco di Nelson", come lo stesso ammiraglio inglese lo battezzò, che a Trafalgar rivoluzionò le tradizioni tattiche fino ad allora in uso nelle battaglie tra grandi velieri e adottò uno schieramento innovativo poi risultato vincente.

Mentre Villeneuve fece assumere alla sua flotta la classica formazione in linea – una fila lunga circa cinque miglia, intervallando navi francesi e spagnole a distanza di circa trecento metri - il suo rivale schierò la flotta su due colonne quasi perpendicolari rispetto al nemico: quella di sinistra, con 11 vascelli e la "sua" Victory in testa; quella di destra, forte di 15 navi in linea, condotta dalla Royal Sovereign al comando dell'ammiraglio Cuthbert Collingwood. Queste due colonne avevano il compito di sfondare il blocco francese al centro per distruggere le ammiraglie nemiche; gli inglesi

LA VICTORY DI NELSON

Vascello di prima classe a tre ponti della lunghezza di circa 69 metri, la Victory venne costruita una prima volta negli anni Settanta del Settecento e poi ricostruita nel 1803. Aveva la chiglia in travi di olmo a sezione quadrata di 50 cm. di lato e l'ossatura in quercia inglese.

Lo scafo era realizzato con tre strati di quercia del Baltico dello spessore di 12 cm. Era armata con 104 cannoni. Aveva un equipaggio nominale di 850 uomini, ma a Trafalgar erano imbarcati 819 uomini, compresi 57 ufficiali.

ILLUSTRAZIONE: LUCIANO PARISI

La battaglia infuria a Trafalgar nel quadro del pittore francese Auguste Étienne François Mayer (1836).

avrebbero poi affrontato una nave avversaria alla volta, dal centro alla retroguardia, prima che l'altra metà potesse intervenire. Se i vantaggi erano consistenti, non di meno lo erano i fattori di rischio. Il piano, infatti, avrebbe esposto al fuoco del nemico le prime navi delle due colonne d'attacco, senza possibilità di difesa, per quasi mezz'ora. Per ridurre al minimo lo svantaggio, Nelson decise di svolgere l'avvicinamento iniziale, fino al contatto con l'avversario, alla massima velocità.

COMPIERE IL PROPRIO DOVERE

Nelle prime ore del mattino del 21 ottobre le due flotte si avvistarono. Sulla condotta dell'ammiraglio Villeneuve il dibattito è ancora aperto. Resta da stabilire se avesse compreso per tempo la tattica di Nelson e provveduto a disinnescarla programmando di accerchiare le due file inglesi e serrarle in una tenaglia. Per farlo avrebbe dovuto contare sul perfetto coordinamento delle due estremità della flotta, chiamate a convergere sulle ammiraglie inglesi e su un vento più sostenuto. Invece la battaglia si combatté praticamente al rallentatore in una situazione di bonaccia e, mentre la retroguardia spagnola rispose agli ordini convergendo sul centro, l'avanguardia francese, comandata dal contrammiraglio Dumanoir Le Pelley, lo fece in ritardo, salvo poi fuggire di fronte alle navi inglesi. Gli ordini di Villeneuve arrivarono per tempo o soltanto quando la situazione era ormai compromessa? Sulla risposta a questa domanda ruota ancora oggi la valutazione del suo valore di ammiraglio, che oscilla dall'esaltazione al vituperio.

Alle 11 e 45, in procinto di iniziare la battaglia, Nelson issò sulla Victory il galvanizzante segnale a bandiere "England expects that every man will do his duty" ("L'Inghilterra si aspetta che ogni uomo compia il proprio dovere"), accolto con entusiasmo dagli ▶

A sinistra, ritratto di Horatio Nelson dell'artista inglese Lemuel Abbott (1799).

A destra, il ponte della nave Victory sul quale si consumò un efferato scontro di artiglieria durante il quale venne colpito Nelson (quadro di Denis Dighton, 1825).

equipaggi. Poco prima di mezzogiorno e per circa mezz'ora le navi franco-spagnole ebbero nel proprio campo di tiro le due navi capofila inglesi, dirette su di loro, e iniziarono a sparare unilateralmente, causando però pochi danni.

Alle 12 e 20 il Royal Sovereign perforò per primo la linea di fila nemica, scaricando una micidiale bordata attraverso le vetrate poppiere del vascello spagnolo Santa Ana. I 50 colpi a doppia palla sparati dalla murata sinistra del vascello britannico spazzarono longitudinalmente i ponti del vascello spagnolo come un uragano e causarono un massacro. Intanto Nelson, con la colonna settentrionale, accostava provvisoriamente verso nord per simulare un attacco su rotte parallele, stratagemma che mantenne l'avanguardia francese sotto l'allarme della falsa minaccia, impossibilitata a fornire soccorso al centro della fila in tempo utile per sovvertire l'esito della battaglia.

Il cadavere di Nelson venne conservato in una botte di rum fino al rientro in Inghilterra, dove ricevette i funerali di Stato e si avviò a diventare un eroe nazionale

LA DECISIVA VITTORIA INGLESE

Compiuta questa manovra, tutti i vascelli della colonna di Nelson ripresero, invece, l'originaria rotta a levante e si incunearono anch'essi nella linea di fila avversaria; alle 12 e 30 la Victory passò a poppa del Bucentaure, nave ammiraglia di Villeneuve, devastandola con due rapide e micidiali bordate. Il Redoutable accorse allora in aiuto dell'ammiraglia francese e ingaggiò la Victory in un accanito duello; alle 13 e 15 dalla coffa di mezzana del Redoutable partì una fucilata che colpì Nelson alla spalla. Dopo il contatto tra le due formazioni, la battaglia continuò in duelli d'artiglieria isolati, in una mischia generale, terminando alle 16 e 45 con l'esplosione del vascello francese Achille. Al termine 8 vascelli francesi, tra cui l'ammiraglia Bucentaure, e 9 vascelli spagnoli, tra cui il Santisima Trinidad, erano stati catturati,

La morte dello spagnolo Cosme Damián Churruca durante la battaglia di Trafalgar immaginata da Eugenio Álvarez Dumont (1892).

LO SVANTAGGIO FRANCESE: I PERCHÉ DELLA SCONFITTA

Napoleone ritratto da Paul Delaroche.

Napoleone privilegiò sempre le truppe di terra, condannando la Marina a una subalternità di mezzi e psicologica che a bordo si trasformava in diffuso scoraggiamento. Anche la Rivoluzione ebbe le sue colpe: i vascelli francesi mancavano di personale qualificato, il sistema della leva non funzionava e il corpo ufficiali era sguarnito a causa delle "purghe" che avevano colpito soprattutto gli aristocratici, eliminati o costretti ad emigrare. Inoltre, nonostante l'esistenza del metodo con acciarino per armi e artiglieria, i francesi continuavano a impiegare la tradizionale miccia per i cannoni navali. La miccia accendeva la carica solo dopo un ritardo imprevedibile, il che significava che, a causa del rollio della nave, l'alzo - e quindi la distanza - non poteva essere stimato con molta precisione. Invece, l'acciarino accendeva la carica quasi istantaneamente dando all'artigliere una maggiore probabilità che il proiettile partisse anticipando il nuovo movimento del rollio della nave. Infine, il blocco navale imposto dalla Royal Navy ai vascelli francesi comportò una lunga inattività degli equipaggi rivoluzionari, che non poterono sviluppare la necessaria esperienza al contrario dei rivali inglesi.

mentre gli inglesi non persero nessuna nave e 10 dei loro 27 vascelli non ebbero alcun albero o pennone abbattuto. I francesi contarono 2.218 morti, gli spagnoli 1.022 e gli inglesi 456, mentre i feriti furono rispettivamente 1.155, 1.383 e 1.153; infine i prigionieri franco-spagnoli risultarono oltre 7mila.

In conseguenza del colpo di moschetto che gli aveva trapassato il polmone, Nelson morì sulla Victory dopo due ore di agonia, non prima di essere informato della vittoria della sua flotta. Il cadavere dell'ammiraglio venne conservato in una botte di rum fino al rientro in Inghilterra, dove ricevette i funerali di Stato e si avviò a diventare un eroe nazionale. Villeneuve, catturato nell'attacco alla Bucentaure, fu trattenuto invece come prigioniero in Inghilterra fino all'aprile del 1806. Liberato sulla parola, prese parte ai funerali di Nelson e poi, rientrato in Francia, venne ritrovato morto la mattina del 22 aprile 1806 nella stanza dell'albergo Hotel de la Patrie a Rennes, colpito da sei coltellate, una delle quali al cuore. Si parlò anche di omicidio, ma una lettera destinata alla moglie fece propendere per il suicidio causato dell'insopportabile onta della sconfitta. Fu seppellito di notte, in una tomba anonima, senza gli onori militari.

La débâcle di Trafalgar sembrò all'inizio soltanto una parentesi sfortunata nella scintillante parabola di Napoleone: le forze dell'imperatore ottennero infatti poco dopo brillanti vittorie sugli austriaci a Ulm, con la successiva presa di Vienna, e su austriaci e russi ad Austerlitz. La battaglia però produsse numerose conseguenze a lungo termine e in retrospettiva si può dire che fu la condizione necessaria, anche se non sufficiente, per la sconfitta finale di Napoleone e dei suoi sogni di egemonia sull'Europa. • ***(Mario Galloni)***

Vista della prua della Victory. La nave fu costruita nel 1760. Smantellata nel 1800, fu poi ricostruita nel 1803. Oggi risiede nel suo bacino di carenaggio a Portsmouth come nave museo.

LA RIVINCITA ASBURGICA

NEL QUADRO DELLA TERZA GUERRA D'INDIPENDENZA, LA FLOTTA DELL'IMPERO AUSTRIACO INFLISSE ALLA NEOCOSTITUITA REGIA MARINA ITALIANA UNA DRAMMATICA QUANTO ROVINOSA SCONFITTA NELLE ACQUE DELL'ADRIATICO

Nel groviglio del primo scontro tra navi corazzate in acque europee, quel 20 luglio 1866 presso l'isola di Lissa, in pieno Adriatico, si sentiva urlare in veneto: però non dalla parte della flotta italiana, che era stata formata pochi anni prima dalla fusione delle flotte degli Stati preunitari, bensì dalla parte austriaca. Gli effettivi della marina asburgica di origine veneziana erano infatti centinaia. Proprio il momento culminante della carneficina, quando la pirofregata corazzata austriaca Erzherzog Ferdinand Max speronò la Re d'Italia, fu scandito da un ordine in veneto che il comandante supremo della flotta asburgica, Wilhelm von Tegetthoff, impartì al suo timoniere, tale Vincenzo "Nane" Vianello nato sull'isolotto di Pellestrina: "Dàghe dentro Nane, che i butémo a fondi!".

Che un ammiraglio austriaco imparasse il veneto per comunicare con i suoi uomini era cosa naturale, dato che i sudditi di lingua germanica o ungherese cominciavano solo allora a prender confidenza col mare. Pochi anni prima, Tegetthoff aveva scritto, riferendosi agli austriaci "doc": "Noi non abbiamo marinai, a meno non si voglia chiamare tali tutti coloro che indossano il camisaccio azzurro". Venezia all'epoca era ancora parte dell'impero asburgico e se alla fine di quel conflitto, che la storiografia risorgimentale battezzò "Terza Guerra d'Indipendenza", passò all'Italia fu solo perché a battere l'Austria ci pensò la Prussia del cancelliere Otto von Bismarck, alleata dei Savoia. A Vienna l'imperatore Francesco Giuseppe masticò amaro per aver perso la guerra. Ma si consolò al pensiero che a Lissa l'impero si era preso una bella rivincita sulla neonata Italia unita.

NOVITÀ E INCOGNITE

Entrambe le flotte, la Regia Marina italiana e la austriaca Osterreichische Kriegsmarine, stavano attraversando in quegli anni una fase di trasformazione, col passaggio dalla vela alla propulsione a vapore e l'adozione della blindatura per gli scafi. Come tutti in Europa, anche italiani e austriaci erano stati attenti osservatori del debutto operativo delle primissime corazzate nella guerra di secessione americana, sfociato nel 1862 nell'epico duello della baia di Hampton Roads fra la Monitor nordista e la Virginia sudista. Proprio agli Stati Uniti, per la precisione ai cantieri Webb di New York, la Regia Marina commissionò la costruzione della Re d'Italia e della gemella Re di Portogallo. Erano unità che miscelavano vecchio e nuovo, con lo scafo ancora in legno ma rivestito di una fascia di lastre d'acciaio sulle fiancate. Potevano navigare anche a vela, con attrezzatura da brigantino, ma la propulsione principale era ormai considerata quella meccanica, con una macchina a 6 caldaie da 800 cavalli che azionava un'elica. L'armamento era per la maggior parte costituito da cannoni a canna rigata, ma sopravvivevano alcuni "vecchi" pezzi ad anima liscia. Quando la ▶

L'ammiraglio della Marina asburgica Wilhelm von Tegethoff: a Lissa fu lui l'artefice della schiacciante vittoria sulla flotta del Regno d'Italia.

La Regia Marina commissionò la costruzione di due corazzate, la Re d'Italia e la gemella Re di Portogallo, ai cantieri statunitensi Webb di New York

La battaglia di Lissa in un dipinto esposto nel museo dell'Altare della Patria, a Roma.

Un altro momento dello scontro di Lissa nel dipinto di Alexander Kircher, esposto all'Heeresgeschichtliches Museum (Museo di storia militare) di Vienna.

L'ammiraglio Carlo Pellion di Persano: avvertì il ministro Depretis circa l'impreparazione della Marina, ma dovette combattere lo stesso.

pirofregata corazzata Re d'Italia arrivò in Italia (un nostro equipaggio l'aveva presa in consegna direttamente negli Stati Uniti per condurla in patria con una crociera transatlantica fra l'8 marzo e il 10 aprile 1864) venne giudicata subito all'avanguardia. Celava però vari difetti, per esempio la cattiva qualità del

La Regia Marina presentava varie criticità: alle pecche tecniche si aggiungevano, infatti, fosche ombre sulla coesione del corpo ufficiali, diviso da rancori e gelosie

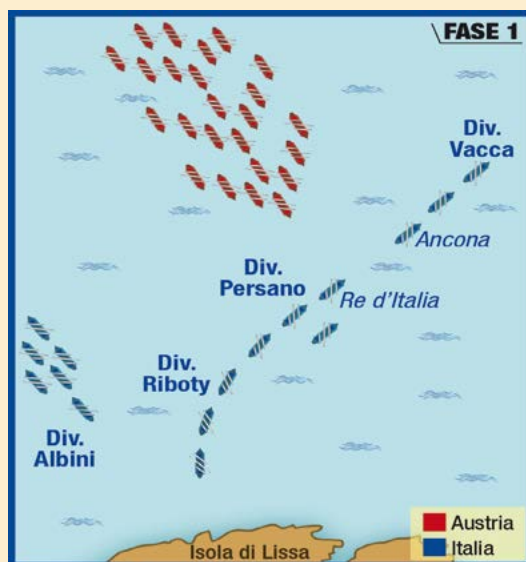
motore a vapore, tanto che la velocità massima originaria di 12 nodi, circa 22 km/h, si ridusse presto a soli 9 nodi effettivi.

Maggiori speranze erano riposte nel cosiddetto ariete corazzato Affondatore, ordinato ai cantieri inglesi di Millwall e completato in ritardo. Varato il 3 novembre 1865, entrò in servizio il 6 giugno 1866, appena un mese prima della battaglia. Più blindato delle pirofregate, l'Affondatore aveva due avveniristiche torri girevoli, ciascuna con un cannone Armstrong da 254 mm. Il concetto dell'ariete corazzato portava alle estreme conseguenze il ritorno in auge dell'antica tattica dello speronamento, dovuto all'affermarsi della propulsione meccanica e della direzionabilità istantanea. Perciò la nave era stata dotata a prua di un rostro fucinato lungo 2 metri, che serviva per sfondare gli scafi nemici. Si rivelò, però, poco manovrabile, e lo stesso l'equipaggio non ebbe il tempo di addestrarsi per farlo funzionare al meglio. Anche gli austriaci, dal canto loro, dovevano fronteggiare vari problemi tecnici. La Ferdinand Max avrebbe dovuto essere armata con due cannoni tedeschi Krupp da 203 mm a canna rigata, ma poiché allo scoppio del conflitto, il 16 giugno 1866, la Prussia aveva posto l'embargo, questi non arrivarono mai così Tegetthoff ordinò che la nave operasse soprattutto in funzione dello speronamento. Anche la blindatura era incompleta e venne concentrata sul solo settore anteriore. In generale, però, era la Regia Marina italiana a risultare la più problematica: alle pecche tecniche si aggiungevano infatti fosche ombre sulla coesione del corpo ufficiali, diviso da rancori e gelosie. Alla vigilia della guerra, il comando della flotta venne affidato all'ammiraglio piemontese Carlo Pellion di Persano, veterano sessantenne nato a Vercelli l'11

marzo 1806, suscitando la rivalità di vari colleghi, specie del sardo Giovan Battista Albini e del napoletano Giovanni Vacca, che proveniva dalla disciolta flotta del regno borbonico.

PROBLEMI TRASCURATI

Allo scoppio del conflitto, l'ammiraglio Persano avvertì che la flotta italiana, sorpresa in cruciale momento di trasformazione, era ancora impreparata alla guerra. Secondo lui ci sarebbero voluti almeno tre mesi in più di tempo per addestrare gli uomini a dovere, ma dovette subire la pressione dei politici e così, riunita la flotta nel porto di Taranto il 16 giugno, salpò per Ancona il 21. Il porto marchigiano doveva fungere da base avanzata dirimpetto alle coste nemiche di Veneto, Istria e Dalmazia. Gli ordini superiori intimavano perentoriamente: "Sbarazzare l'Adriatico dalle navi da guerra nemiche, attaccandole e bloccandole dove si troveranno". La formazione italiana, forte di 11 corazzate, arrivò ad Ancona la sera del 25 giugno accusando avarie dovute alla novità dei mezzi, ma la sua presenza riuscì, almeno in principio, a scoraggiare un'azione nemica. Il 27 giugno, infatti, spuntarono all'orizzonte alberi e fumaioli della flotta austriaca ▶

LE FASI DELLA BATTAGLIA

FASE 1 - IL TAGLIO

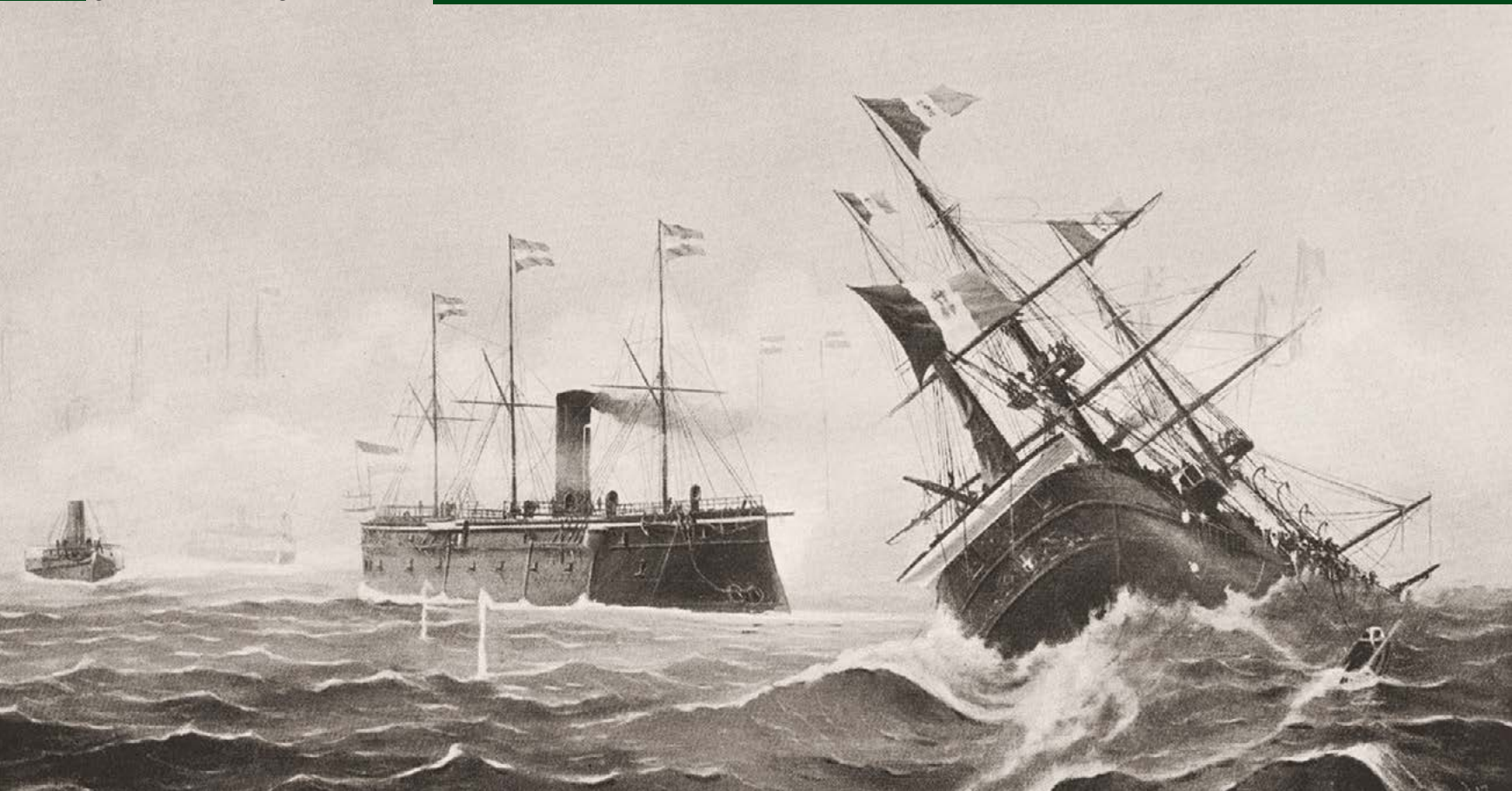
Verso le 10.45 del 20 luglio 1866 la squadra austriaca dell'ammiraglio Tegetthoff avanza di taglio rispetto alla linea principale delle navi italiane, comandata dall'ammiraglio Persano e dai suoi sottoposti Vacca e Riboty, mentre Albini, con le navi in legno si tiene in disparte.

FASE 2 - LA ROTTURA

Tegetthoff nota un crescente varco, fino a un chilometro e mezzo, fra l'ultima nave di Vacca, la Ancona, e la Re d'Italia della divisione Persano. Le corazzate austriache ci si insinuano e rompono il gruppo di Persano. Albini resta inattivo, sostiene di non vedere le segnalazioni.

FASE 3 - LA FINE

Verso le 12.10 è tutto finito. Gli austriaci si ritirano paghi dell'affondamento della Re d'Italia e dello scompaginamento del gruppo di Persano, mentre le restanti divisioni della flotta italiana, meno provate, o nel caso della div. Albini, intatte, rinunciano all'inseguimento.

CARTINE: LUCIANO PARISI

L'affondamento della Re d'Italia da parte della nave austriaca Erzherzog Ferdinand Max, in un dipinto dell'epoca.

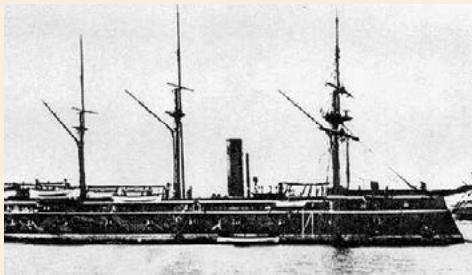
▶ di Tegetthoff, tuttavia l'ammiraglio asburgico non sapeva che Persano fosse già arrivato ad Ancona e si trovò spiazzato. Quando Persano ordinò alla sua flotta di uscire al largo e affrontare il nemico, quest'ultimo preferì dunque invertire la rotta e riparare a Pola.

Se in apparenza le navi italiane avevano messo in fuga il nemico, in realtà la giovane Regia Marina unitaria era stata, in quell'occasione, solo fortunata. Come scrive lo storico Piero Pieri nella sua monumentale "Storia militare del Risorgimento": "La nostra flotta dovette in verità entrare in guerra nel momento in cui la fusione degli elementi genovesi e napoletani era ben lungi dall'essere compiuta. Non solo, ma in un periodo in cui il materiale nautico traversava

LE NAVI IN BATTAGLIA

AUSTRIA

ERZHERZOG FERDINAND MAX

TIPO: pirofregata corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1866
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 5130 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 12 nodi
LUNGHEZZA: 79,9 metri
LARGHEZZA: 15,9 metri
ARMAMENTO: 16 cannoni da 160 mm; 4 da 60 mm; 2 da 47 mm
CORAZZATURA: 123 mm (murata)

DRACHE

TIPO: pirofregata corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1862
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 2750 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 11 nodi
LUNGHEZZA: 62,8 metri
LARGHEZZA: 13,9 metri
ARMAMENTO: 10 cannoni da 180 mm; 18 da 150 mm
CORAZZATURA: 100 mm (murata)

KAISER MAX

TIPO: pirofregata corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1863
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 3588 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 11,4 nodi
LUNGHEZZA: 70,7 metri
LARGHEZZA: 10 metri
ARMAMENTO: 16 cannoni da 180 mm; 15 da 150 mm
CORAZZATURA: 110 mm (murata)

una crisi di radicali trasformazioni, soprattutto in seguito all'esperienza della guerra di secessione americana. Nell'insieme si doveva dunque lamentare una scarsa fusione degli spiriti e delle volontà, un'incertezza nella dottrina di guerra e per di più la scarsa fiducia nel comandante in capo".

Nonostante le criticità fossero evidenti, il ministro della Marina Agostino Depretis intimò più volte a Persano di agire per poter sbandierare politicamente una vittoria navale sull'Austria che equilibrasse il trionfo prussiano, ottenuto nel frattempo a Sadowa il 3 luglio. Alla fine Depretis impose a Persano di investire con la sua squadra la guarnigione nemica sull'isola di Lissa, oggi Vis, in Croazia, e conquistarla dopo cannoneggiamenti dal mare. L'ammiraglio protestò - "L'armata – scrisse – non è pronta, non rispondo di nulla" – ma dovette eseguire ugualmente gli ordini. La sua flotta assommava a 26 navi, fra cui 12 corazzate, ed era divisa in tre squadre, la 1° ai comandi dello stesso Persano, la 2° sotto Albini e la 3° alla guida di Vacca. Il bombardamento di Lissa iniziò al mattino del 18 luglio, ma senza troppa convinzione, tanto che Persano rimproverò Albini e Vacca per l'incostanza della loro azione. Frattanto, giuntagli notizia che gli italiani avevano attaccato, Tegetthoff salpò da Pola con la sua squadra di 27 navi, di cui 7 corazzate.

FORMAZIONE SCOMPAGINATA

Le navi austriache vennero avvistate alle 7.30 del 20 luglio 1866 e Persano durò fatica a radunare le sue imbarcazioni, sparpagliate attorno a Lissa per bombardarne la costa. Mentre la prima fila italiana era formata dalle navi corazzate di Persano e Vacca, quelle in legno, affidate ad Albini, stavano in secondo ▶

TEGETTHOFF, IL RAGAZZO PRODIGIO

Il giovanissimo ammiraglio austriaco Wilhelm von Tegetthoff aveva solo 38 anni e mezzo quando sgominò la flotta dei Savoia nell'Adriatico. Era infatti nato il 23 dicembre 1827 a Marburgo, in Stiria, e si era formato da ragazzino nel Collegio navale di Venezia, finché nel 1845 iniziò una rapida carriera come ufficiale della marina asburgica. Nel 1861 fu promosso capitano di vascello, ma il salto di qualità lo ebbe tre anni dopo, col grado di commodoro. Durante una rapida incursione degli austro-prussiani contro la Danimarca, Tegetthoff ebbe il comando di due fregate a elica con cui il 9 maggio 1864, davanti a Helgoland, tenne testa validamente a due fregate e una corvetta guidate dal commodoro danese Edouard Suenson. Per l'impresa fu promosso contrammiraglio e due anni dopo fu nominato comandante supremo della Osterreichische Kriegsmarine. A lui fu affidato il compito di costituire a Pola, il 30 aprile 1866, la squadra operativa che lo avrebbe portato pochi mesi dopo al trionfo di Lissa. Godette però la gloria per poco tempo, poiché una polmonite lo uccise il 7 aprile 1871 a soli 43 anni.

Il frontespizio della marcia composta in onore dell'ammiraglio Tegetthoff in ricordo di Lissa.

ITALIA

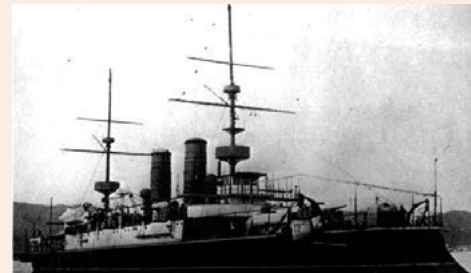
RE D'ITALIA

TIPO: pirofregata corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1865
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 5791 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 12 nodi teorica, effettiva 9 nodi
LUNGHEZZA: 99,6 metri
LARGHEZZA: 16,7 metri
ARMAMENTO: 4 cannoni da 200 mm; 30 da 160 mm
CORAZZATURA: 120 mm (murata)

PALESTRO

TIPO: cannoniera corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1866
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 2559 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 8 nodi
LUNGHEZZA: 64,8 metri
LARGHEZZA: 13 metri
ARMAMENTO: 4 cannoni da 200 mm; 1 da 120 mm
CORAZZATURA: 120 mm (murata)

AFFONDATORE

TIPO: ariete corazzato
ENTRATA IN SERVIZIO: 1866
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 4540 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 12 nodi
LUNGHEZZA: 93,8 metri
LARGHEZZA: 12,2 metri
ARMAMENTO: 2 cannoni da 254 mm; 2 da 80 mm
CORAZZATURA: 127 mm (murata, torre, artiglierie); 50 mm (ponte)

La sala dedicata a Lissa nell'Heeresgeschichtliches Museum di Vienna, che raccoglie dipinti e cimeli della battaglia.

▶ ordine, a oltre 7 km di distanza. Le manovre italiane risultarono poco coordinate anche per la diversa velocità delle varie navi. Pochi, inoltre, si accorsero che Persano aveva trasbordato dalla Re d'Italia all'Affondatore, lasciando la pirofregata al comando del capitano Emilio Faà di Bruno, 46enne piemontese di Alessandria. La foschia ostacolava l'avvistamento delle insegne di comando issate sull'Affondatore, mentre la formazione si scompaginava con pericolosi varchi.

LA FLOTTA "VENEZIANA"

Le radici della marina imperiale austriaca affondavano in quelle della defunta Repubblica di Venezia fin dal 1797, quando Napoleone Bonaparte aveva posto fine al glorioso stato marinaro consegnandolo all'impero asburgico. La ex-flotta che inalberava le bandiere del Leone di San Marco passò così all'Austria e venne chiamata in origine Cesarea Regia Marina. Nel 1806 Venezia ritornò per pochi anni nell'orbita napoleonica, come parte del Regno Italico, poi nel 1815 tornò di nuovo, e vi sarebbe rimasta per il successivo mezzo secolo, sotto il controllo austriaco. Gli Asburgo si ritrovarono così fra le mani una squadra di 60 navi, fra vascelli, fregate e unità minori. Potendo contare su ufficiali dell'impero ancora poco esperti di guerra sul mare, le assegnarono la denominazione di Venetianische Flotte, letteralmente "flotta veneziana", a riconoscere il primato locale dei veneti nel costituirne il nerbo, tanto che i suoi primi comandanti in capo furono, in successione, due nativi della ex-Serenissima, ovvero gli ammiragli Nicolò Pasqualigo e Amilcare Paolucci. Fu solo dopo i trambusti del 1848, quando i veneziani si ribellarono al dominio di Vienna dando vita all'effimera repubblica indipendente voluta da Daniele Manin, che l'Austria decise di accelerare la "germanizzazione" del personale e soprattutto degli ufficiali della flotta, che venne ribattezzata Osterreichische Kriegsmarine.

WIKIMEDIA COMMONS/ PAPPENHEIM,

Tegetthoff optò per una decisa puntata sul centro dello schieramento avversario, avanzando con le sue unità corazzate disposte a cuneo. L'austriaco aveva notato che la formazione di Vacca, imperniata sulla sua unità personale, la corazzata Principe di Carignano, era più veloce di quella di Persano, zavorrata da unità più lente come la Palestro. A un certo punto fra l'una e l'altra squadra si formò un varco di oltre un chilometro. Tenendo una velocità sui 10 nodi, Tegetthoff avanzò così rapido da rischiare che le navi italiane reagissero accostando e attaccando le più arretrate navi in legno austriache, ma riuscì ugualmente a condurre in porto l'azione concentrando le sue 7 corazzate sulle tre unità Re d'Italia, Palestro e San Martino.

Lo scambio di cannonate iniziò intorno alle 10.45 e fra le prime vittime vi fu il comandante della pirofregata austriaca Drache, il trentasettenne capitano Heinrich von Moll, la cui testa fu disintegrata da un proiettile. Mentre le corazzate austriache, penetrando nel varco che si era creato, scaricavano i loro cannoni sulle unità italiane che stavano ai lati, Vacca sparava da distanza contro le navi in legno austriache, mentre Albini con i suoi navigli si teneva lontano dalla mischia e attendeva ordini. Tegetthoff puntò con decisione sulla Re d'Italia, convinto che vi fosse ancora imbarcato il comandante supremo italiano; quest'ultimo era invece sull'Affondatore, a fianco della corazzata Re di Portogallo capitanata

La Re d'Italia rappresentata mentre si inabissa dopo essere stata speronata dall'ammiraglia di Tegetthoff. Morirono 391 uomini dell'equipaggio, tra cui il comandante Faà di Bruno.

dall'ammiraglio Augusto Riboty: insieme cercarono di attaccare la pirofregata in legno Kaiser, il cui comandante, ammiraglio Anton von Petz, era però un uomo di esperienza. Pur incassando una serie di devastanti cannonate, la Kaiser manovrò evitando lo speronamento della nave di Riboty e, anzi, ne urtò le fiancate. Persano tentò a sua volta di speronare la nave di Petz, ma non ci riuscì a causa dei difetti di manovrabilità dell'Affondatore, oltre che per la limitata visibilità dalla sua plancia, che alterava il giudizio sulle distanze. La Kaiser, mezza incendiata e disalberata, si ritirò dalla scena, mentre Persano cercava di segnalare ad Albini di intervenire con le sue navi in legno: quest'ultimo, però, geloso del suo comandante, restò inattivo, sostenendo che non riusciva a vedere le bandiere a causa dei fumi provocati dai cannoni e dalle caldaie.

UN COZZO FRAGOROSO

Frattanto la Re d'Italia arrancava, letteralmente assediata da quattro corazzate austriache che la bersagliavano di proiettili. La corazzatura della nave italiana si ammaccava ma pareva ben resistere, finché un fatale colpo sparato dalla Kaiser Max ne mandò in pezzi il timone. L'unità di Faà di Bruno poteva ora solo avanzare con l'elica, ma non più dirigere. Il comandante ordinò "macchina indietro", ma nel contraccolpo la nave risultò praticamente immobilizzata: in quel momento, verso le 11.27, venne speronata da sinistra a tutto vapore dalla Ferdinand Max di Tegetthoff, lanciata a 12 nodi di velocità e sbucata all'improvviso dalla spessa coltre di fumo che avvolgeva il mare. Il rostro della nave austriaca, molto basso, colpì lo scafo della Re d'Italia nel punto esatto dove cessava la cintura corazzata. Lo spaventoso colpo creò uno squarcio largo 15 metri da cui l'acqua dell'Adriatico iniziò a irrompere copiosamente. In pochi minuti, forse tre, la nave si rovesciò e colò a picco portando con sé 391 membri dell'equipaggio, fra cui lo stesso Faà di Bruno: sui 558 effettivi totali, a salvarsi furono solo in 167. Più in là, la cannoniera corazzata Palestro, abilmente guidata dal trentottenne capitano livornese Alfredo Cappellini, riusciva con agilità a evitare i tentativi di speronamento da parte delle unità nemiche, ma una cannonata dalla Drache appiccava a bordo un vasto incendio. La Drache tentò poi di inseguirla, ma fu bloccata dall'arrivo dell'Affondatore.

Il rostro dell'ammiraglia austriaca colpì lo scafo della Re d'Italia nel punto esatto dove cessava la cintura corazzata. Lo spaventoso colpo creò uno squarcio largo 15 metri da cui l'acqua iniziò a irrompere copiosamente. In pochi minuti la nave si rovesciò e colò a picco

La flotta austriaca si riunì e lasciò lo scontro a partire dalle 12.10, senza che Albini si fosse deciso a intervenire, nonostante le sue forze fossero ancora intatte. Un paio d'ore dopo, alle 14.45, l'incendio sulla Palestro , che non si riusciva a domare, raggiunse il deposito munizioni facendola esplodere: la deflagrazione uccise tutti i 230 uomini a bordo, compreso il capitano Cappellini. La battaglia di Lissa si concluse con l'affondamento, per l'Italia, di due navi corazzate, la Re d'Italia e la Palestro, e la morte di 620 uomini, mentre gli austriaci lamentarono danni gravi unicamente per la Kaiser, comunque sfuggita alla distruzione, e la morte di soli 38 uomini. Per l'ammiraglio Persano, ingiustamente considerato il maggior responsabile della disfatta, si aprirono le porte della commissione d'inchiesta. Fu degradato, circostanza che gli fece perdere la pensione, e morì in povertà a Torino il 28 luglio 1883. • *(Mirko Molteni)*

L'ammiraglio Tegetthoff (al centro) sprona i suoi uomini durante le fasi più accese dello scontro (dipinto di Anton Romako).

L'ALBA DEI SAMURAI DEL MARE

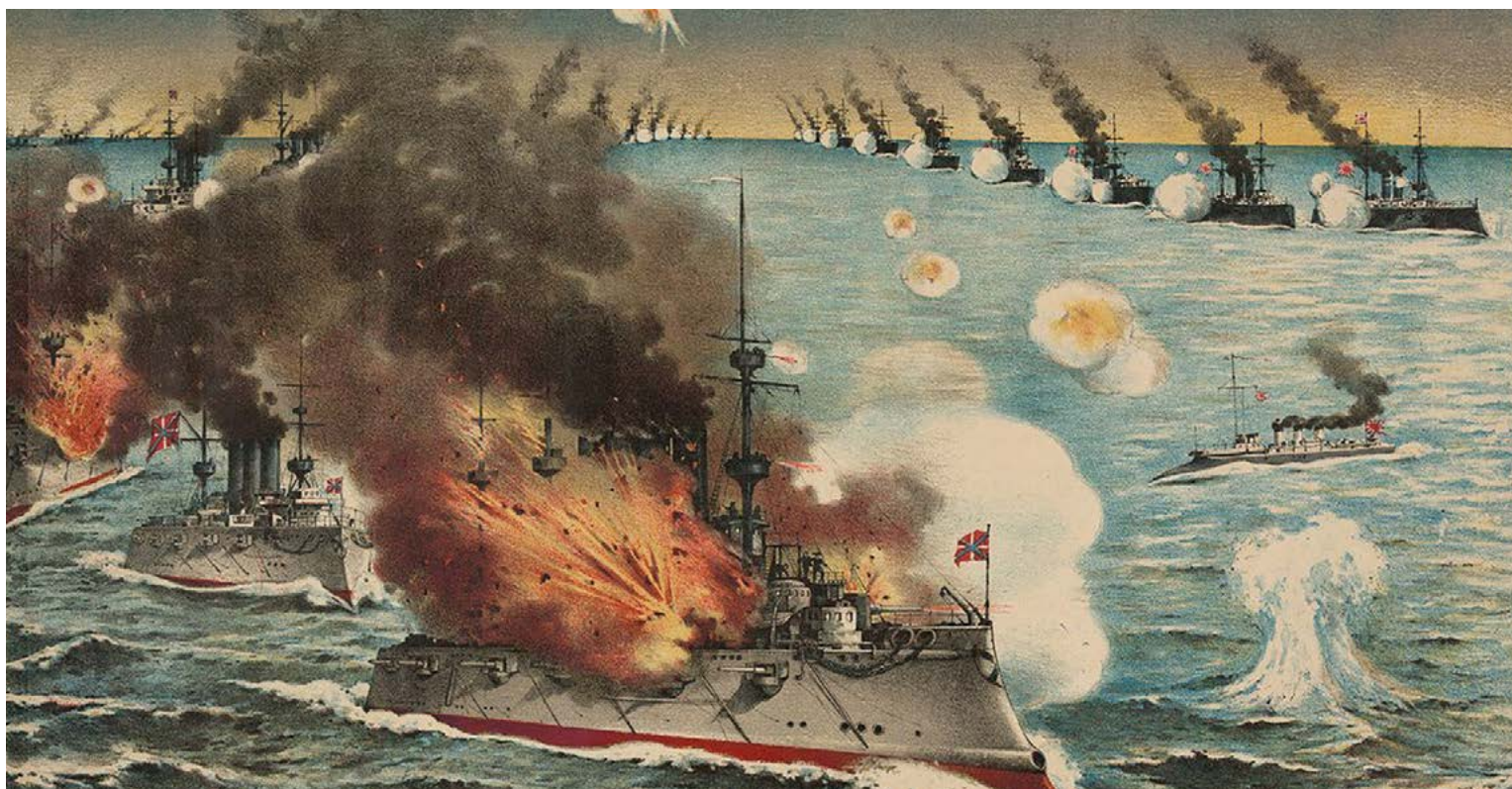
Durante la guerra russo-giapponese la flotta zarista, inviata in soccorso alla piazzaforte orientale di Port Arthur, venne annientata dalla marina imperiale nipponica in un epico scontro, perdendo i due terzi delle navi

C’era grande agitazione, il 15 ottobre 1904, alle basi navali russe di Libau (oggi Liepaja, in Lettonia) e di Reval (vicino a Tallinn, in Estonia). Dai due porti baltici, allora compresi nel mastodontico impero dello zar Nicola II, s’apprestava infatti a salpare la squadra navale guidata dall’ammiraglio Zinovy Rozhestvensky, composta da 42 navi fra cui 11 corazzate, per un’epica crociera verso l’altra parte del mondo, dove la Russia affrontava il piccolo ma tenace Giappone. Da mesi la flotta russa del Pacifico era tartassata dal nemico, intrappolata nella maggior piazzaforte zarista in Manciuria, la fortezza costiera di Port Arthur. Urgevano rinforzi, e ad essere mobilitata allo scopo fu proprio la flotta del Baltico. Oscuri presagi, però, adombravano il brindisi organizzato degli ufficiali russi poco prima della partenza. Il capitano Nikolaj Bukhvostov, comandante della corazzata Imperator Alexander III, disse alzando il suo calice: “Andremo incontro a morte certa, ma ci batteremo fino all’ultimo”. La sua sfiducia suscitò scalpore, ma era motivata. Bukhvostov sapeva, come tutti gli altri ufficiali del resto, che per arrivare a destinazione occorreva affrontare il logorante periplo dell’Africa, poi attraversare l’Oceano Indiano, entrare nel Pacifico dallo Stretto della Malacca e infine nel Mar Giallo: una massacrante crociera di 30mila chilometri resa obbligata dal fatto che la rotta artica, che si conduceva cabotando la Siberia e scendendo dallo Stretto di Bering, era impraticabile a causa dei ghiacci, mentre la scorciatoia del Canale di Suez, che dal Mediterraneo “tagliava” verso il Mar Rosso, era consentita solo alle navi russe con minor pescaggio.

MISSIONE DI SOCCORSO

Quella della squadra di Rozhestvensky era una disperata missione di soccorso. A Port Arthur era scattato l’attacco a sorpresa nipponico che aveva aperto il conflitto. La notte fra l’8 e il 9 febbraio 1904, il comandante supremo della Rengo Kantai, la “Flotta Combinata” nipponica, l’ammiraglio ▶

L’ammiraglio russo Zinovy Rozhestvensky in una fotografia del 1904.

Sotto, la battaglia di Port Arthur (febbraio 1904) in una stampa giapponese. Nella pagina a fianco, l’ammiraglio Togo sul ponte della Mikasa all’inizio dello scontro di Tsushima.

Sopra, i marinai dell'incrociatore nipponico Nisshin osservano i danni subiti dal naviglio durante la battaglia di Tsushima.

► Heihachiro Togo, aveva inviato una veloce squadra di 10 torpediniere a silurare le unità della Flotta russa del Pacifico, di stanza nella base. Le navi giapponesi colpirono le corazzate Tsesarevitch e Retvizan, e l'incrociatore protetto Pallada, danneggiandoli gravemente e facendoli arenare nella baia. Era il regolamento di conti fra Russia e Giappone, da anni in lite per la Manciuria, quella regione settentrionale di una Cina imperiale in disfacimento, che faceva gola a entrambe le potenze per la sua ricchezza di carbone e ferro. La flotta di Togo iniziò ad assediare Port Arthur dal mare, imbottigliandovi la squadra russa del Pacifico, mentre da terra la fortezza venne circondata dai soldati del generale Maresuke Nogi.

Più volte le navi russe tentarono di uscire da Port Arthur e guadagnare il mare aperto, ma subirono forti perdite. La notte tra il 12 e il 13 aprile 1904, ad esempio, l'ammiraglio Stepan Makarov guidò una sortita con la sua corazzata Petropavlovsk, ma incappò in una mina subacquea che lo fece saltare in aria con tutta la nave e i suoi uomini. Il 10 agosto, invece, l'ammiraglio Wilgelm Vitgeft tentò di forzare il blocco e salpò da Port Arthur a tutta velocità, guidando una flotta incentrata su ben 6 corazzate, fra cui la riparata Tsesarevitch, mentre Togo in quel momento aveva molti incrociatori, ma solo 4 corazzate disponibili. Le navi giapponesi si lanciarono all'inseguimento dei russi e le pedinarono sparando coi calibri pesanti da 305 mm da una distanza di 6 km. Ma sebbene i russi avessero risposto al fuoco, danneggiando la corazzata Mikasa agli ordini dello stesso Togo, la battaglia fu vinta dai nipponici quando la corazzata Asahi piazzò un paio di cannonate sulla torre di plancia della Tsesarevitch, devastandola e uccidendo sul colpo Vitgeft e i suoi ufficiali. Morto il comandante, i russi invertirono la rotta e si rintanarono di nuovo a Port Arthur: toccava dunque all'ammiraglio Rozhestvensky accorrere dall'altro capo del mondo per tentare di liberare i commilitoni dall'assedio.

OTTO MESI DI STENTI

Fin dai primi giorni, la crociera circumglobale dei russi si rivelò disgraziata. Appena usciti dal Baltico, nel Mare del Nord avvistarono, confuse nella nebbia,

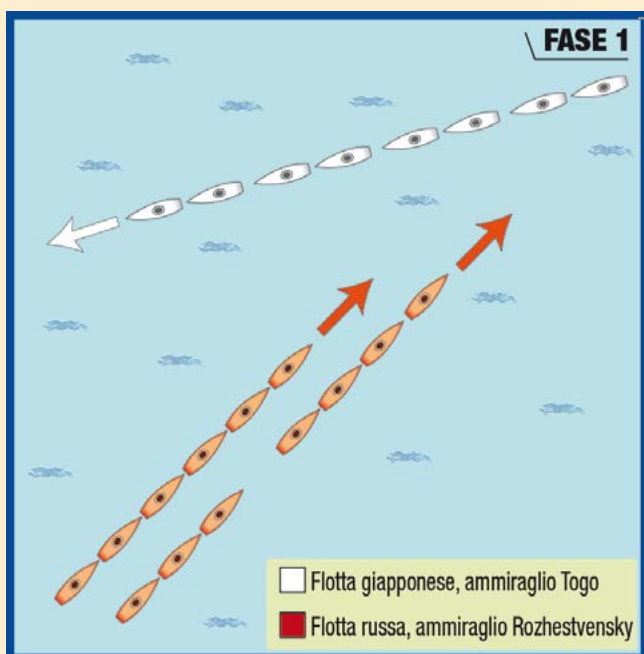
SCONTRO TRA DUE MONDI

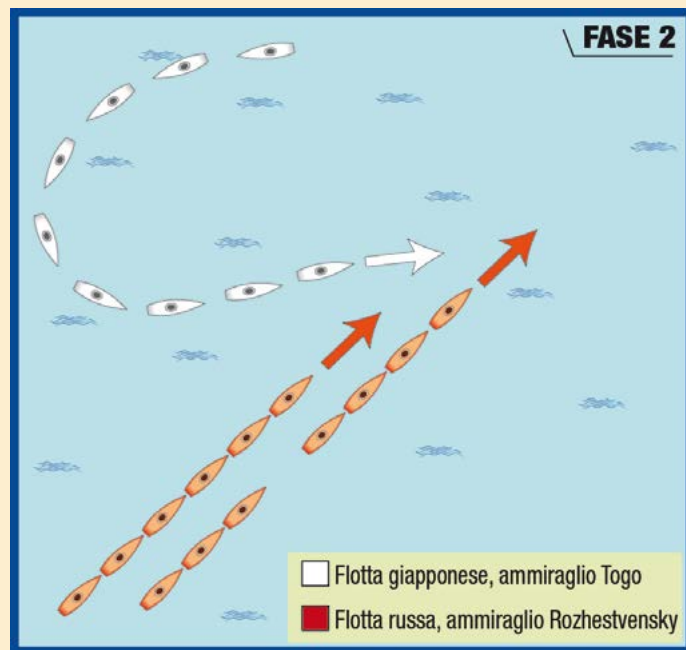
La guerra del 1904-1905 tra russi e giapponesi stupì i contemporanei per il suo carattere di scontro fra popoli e civiltà così diverse, all'epoca mondi alieni l'uno rispetto all'altro. Il giornalista italiano Luigi Barzini, allora inviato speciale su quel remoto fronte, scriveva sul "Corriere della Sera": "Non si potevano trovare due popoli così diversi e farli combattere. Da una parte scendono in campo gli uomini più grossi del mondo, dall'altra i più piccoli. Da una parte una forza immensa ma lenta, una volontà superba ma cieca e dall'altra un'audacia sorridente, una risolutezza geniale, una chiara e ordinata visione del momento e una decisione fulminea nel profittarne. Uomini che adorano il cielo contro uomini che adorano la terra. Uomini melanconici contro uomini lieti. Biondi contro bruni. Villosi contro imberbi. Alle spalle degli uni uno sterminato continente piano, grigio, freddo, invulnerabile, spopolato, selvaggio. Alle spalle degli altri un gruppo di montagne emergenti dall'infinito azzurro dell'Oceano, tiepide, fiorite, gaie, gremite di un popolo industre ed artista che le rende più belle". Pochi anni dopo, il generale Nogi, espugnatore di Port Arthur, divenne precettore del giovanissimo principe Hirohito, futuro imperatore del Giappone, e così ammonì il ragazzino nelle sue lezioni: "Russia, Inghilterra, America, tutte le nazioni più forti appartengono al gruppo ariano, mentre la Cina è decaduta. Perciò il Giappone da solo dovrà opporsi al gruppo ariano".

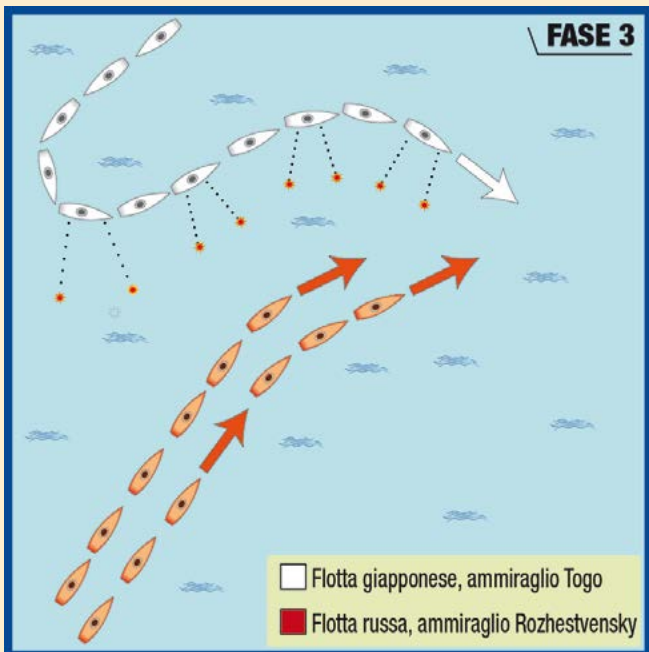
alcune navi che credettero torpediniere giapponesi arrivate, chissà come, fino all'Europa. Spararono, ma si accorsero che erano innocui pescherecci inglesi. L'incidente per un soffio non causò una guerra fra Russia e Gran Bretagna: il peggio fu evitato solo grazie alle scuse formali dello zar e all'offerta, per le navi colpite, di un risarcimento in denaro.

Dopo questo incidente, la squadra russa arrivò a Tangeri, in Marocco, dove venne suddivisa in due: una parte della flotta, comandata dal viceammiraglio Dimitri von Folkersam, fu mandata nel Mediterraneo perché raggiungesse l'Oceano Indiano passando da Suez, mentre lo stesso Rozhestvensky proseguì col grosso delle navi nel periplo africano, sulle orme degli antichi esploratori Bartolomeo Dias e Vasco Da Gama. Furono mesi faticosi, per il clima equatoriale a cui i russi non erano abituati, e per le difficoltà di rifornimento di carbone. Solo le colonie francesi offrivano loro scalo, in ossequio all'alleanza franco-russa stipulata fin dal 1894, mentre la Gran Bretagna, già inviperita per l'infortunio dei pescherecci, parteggiava apertamente per il Giappone, a cui era legata da un patto stipulato nel 1902. Il 27 dicembre 1904 Rozhestvensky arrivò ▶

Per i russi il viaggio verso Oriente fu faticoso a causa del clima equatoriale e delle difficoltà di rifornimento

LE FASI DELLA BATTAGLIA

FASE 1 - L'INTERCETTAZIONE

Avvertita via radio dalle navi picchetto che sorvegliavano la zona, la flotta giapponese guidata dall'ammiraglio Heihachiro Togo intercetta la flotta russa dell'ammiraglio Zinovy Rozhestvensky piombandole addosso da Nordest. Le due formazioni distano fra loro suppergiù 10 chilometri.

FASE 2 – IL TAGLIO DELLA T

Togo ordina la conversione a sinistra della sua colonna per sfilare davanti al nemico e sbarrargli la strada con la tattica del "taglio della T". Può usare la maggioranza dei cannoni brandeggiati di fianco, mentre i russi oppongono solo i cannoni di prua delle unità più avanzate.

FASE 3 – TIRO AL BERSAGLIO

Le navi russe si vedono tagliata la rotta e quando la distanza si riduce a 7,8 chilometri Rozhestvensky per primo fa fuoco dalla sua nave. Togo reagisce subito ed è un tiro al bersaglio. I cannonieri nipponici piazzano micidiali granate con maggior precisione e più rapida cadenza di tiro.

CARTINE: LUCIANO PARISI

La nave russa Oslyabya (sopra) fu la prima a essere affondata nella battaglia.

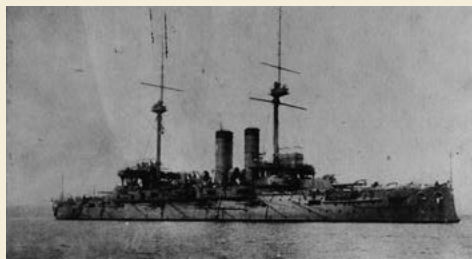
▶ in vista del Madagascar, ancorandosi nella baia di Nosy Be e attendendo le altre navi da Suez. Una volta pronto a ripartire, ricevette però l'ordine da Pietroburgo di aspettare una formazione raccogliticcia di vecchie navi di rinforzo salpate a loro volta dal Baltico il 15 febbraio 1905, al comando del contrammiraglio Nikolaj Nebogatov.

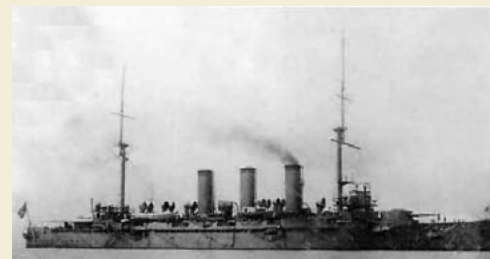
Rozhestvensky sapeva che il tempo era tiranno, perché intanto la fortezza di Port Arthur, presa a tenaglia da Nogi e da Togo, si era arresa fin dal 2 gennaio. Dato che ormai non c'era più nessuno da soccorrere, la nuova missione era quella di raggiungere Vladivostok e ricostituirvi quasi da zero una nuova flotta del Pacifico con cui tentare la riscossa.

Il 16 marzo Rozhestvensky salpò finalmente dal Madagascar, passando la Malacca il 6 aprile e congiungendosi con Nebogatov il 6 maggio in

LE PRINCIPALI NAVI IN BATTAGLIA

GIAPPONE

MIKASA
TIPO: corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1902
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 15.380 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 18 nodi
LUNGHEZZA: 131,7 metri
LARGHEZZA: 23,2 metri
ARMAMENTO: 4 cannoni da 305 mm; 14 da 152 mm; 4 tubi lanciasiluri
CORAZZATURA: 102-229 mm (murata); 203-356 mm (torri e barbette)

FUJI
TIPO: corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1897
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 12.430 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 18 nodi
LUNGHEZZA: 125,6 metri
LARGHEZZA: 22,2 metri
ARMAMENTO: 4 cannoni da 305 mm; 10 da 152 mm; 5 tubi lanciasiluri
CORAZZATURA: 357-456 mm (murata); 152 mm (torri)

YAKUMO
TIPO: incrociatore corazzato
ENTRATA IN SERVIZIO: 1900
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 9646 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 20 nodi
LUNGHEZZA: 132,3 metri
LARGHEZZA: 19,5 metri
ARMAMENTO: 4 cannoni da 203 mm; 12 da 152 mm; 5 tubi lanciasiluri
CORAZZATURA: 89-178 mm (murata); 160 mm (torri e barbette)

Vietnam, allora colonia francese, nella cui baia di Cam Rahn fecero un ultimo carbonamento.

L'ammiraglio russo optò di proseguire il viaggio per la via che transitava dallo stretto di Tsushima, fra Corea e Giappone, la rotta più breve per Vladivostok sebbene la più rischiosa. Gli equipaggi erano stanchi per gli otto, durissimi mesi di navigazione condotta in climi avversi e la loro prontezza e disciplina erano via via scemate. Di più, la lunga permanenza in acque tropicali, senza possibilità di riparare e pulire gli scafi in bacini di carenaggio adeguati, aveva fatto pesantemente incrostare le chiglie di alghe, molluschi, cirripedi e tutta una serie di organismi marini bentonici, sicché l'attrito generato rallentava non poco le navi.

SFIDA ALLA FORTUNA

Lo stesso Rozhestvensky era fortemente provato. Come ha scritto lo storico navale Giuliano Da Frè: "L'ammiraglio russo attraversò un autentico calvario personale. Sconfortato dalla situazione, depresso dal mediocre esito delle esercitazioni effettuate, nel malsano clima tropicale subì un collasso fisico e

L'ammiraglio Rozhestvensky stremato voleva evitare di affrontare una grande battaglia, rimandando lo scontro a dopo la riorganizzazione e il ristoro dei suoi

nervoso che lo depresse, tanto da presentare le proprie dimissioni, subito respinte". Ridotto in tale stato, l'ammiraglio voleva evitare di dover affrontare una grande battaglia, rimandando lo scontro a dopo la riorganizzazione e il ristoro previsti a Vladivostok. Rozhestvensky sapeva che le navi di Togo erano in agguato, ma confidava nelle frequenti nebbie della regione per eludere la vigilanza giapponese attorno all'isola di Tsushima e passare indenne. Invece le cose andarono diversamente.

Il 24 maggio per i russi fu la volta di un nuovo, triste presagio: Folkersam, malato di cancro, morì. Per non abbattere ulteriormente il morale dei suoi uomini, Rozhestvensky ordinò che il decesso fosse tenuto ▶

A centro pagina, la cattura di una nave russa durante una delle fasi della battaglia di Tsushima.

RUSSIA

BORODINO

TIPO: corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1904
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 14.317 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 18 nodi
LUNGHEZZA: 121 metri
LARGHEZZA: 23,2 metri
ARMAMENTO: 4 cannoni da 305 mm; 12 da 152 mm; 4 tubi lanciasiluri
CORAZZATURA: 145-194 mm (murata); 254 mm (torri)

NAVARIN

TIPO: corazzata
ENTRATA IN SERVIZIO: 1896
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 10.370 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 15 nodi
LUNGHEZZA: 107 METRI
LARGHEZZA: 20,4 metri
ARMAMENTO: 4 cannoni da 305 mm; 8 da 152 mm; 6 tubi lanciasiluri
CORAZZATURA: 305-406 mm (murata); 305 mm (torri)

IZUMRUD

TIPO: incrociatore leggero
ENTRATA IN SERVIZIO: 1904
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 3153 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 24 nodi
LUNGHEZZA: 111 metri
LARGHEZZA: 12,2 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni da 120 mm; 4 da 47 mm; 4 tubi lanciasiluri
CORAZZATURA: 32 mm (murata); 32-76 mm (ponte)

L'obelisco commemorativo della battaglia eretto a San Pietroburgo.

▶ segreto e il corpo nascosto nella cella frigorifera della corazzata Oslyabya, l'unità comandata dal defunto viceammiraglio. Quando salpò, due giorni dopo, dall'ultimo scalo, Shanghai, la flotta russa contava, fra le unità principali, 11 corazzate, 9 incrociatori, 10 cacciatorpediniere, mentre Togo disponeva di 4 corazzate, 24 incrociatori e ben 60 unità minori, fra cacciatorpediniere e torpediniere. Il grosso delle unità nipponiche si teneva inoltre pronto nella baia di Mesampo, in Corea, contando sulla sorveglianza di navi picchetto, che Togo aveva scaglionato nello stretto di Tsushima, efficacemente collegate con le prime emittenti radio.

La battaglia iniziò prima dell'alba, alle 2.45 del 27 maggio 1905, quando l'incrociatore ausiliario nipponico Shinano Maru avvistò le luci di una nave russa e poi il resto della flotta. Ricevute le prime segnalazioni, Togo, informò via radio il governo di Tokyo: "La nostra flotta prenderà immediatamente il mare per attaccare il nemico e distruggerlo. Bel tempo, ma alte onde". Trascorsero però ancora alcune ore prima che Togo arrivasse in forze a sbarrare il passo ai nemici.

La flotta russa navigava su due file parallele e quando, a partire dalle 7.00, Rozhestvensky iniziò ad avvistare i primi incrociatori nemici, pensò di manovrare a formare un'unica fila, specie per proteggere le unità più vecchie e lente. Ma il mancato coordinamento tra le unità impedì tale mossa, mentre Togo si faceva sempre più vicino. Verso le 13.40 l'ammiraglio samurai issò sul pennone della Mikasa la proverbiale bandiera Z e trasmise alle sue navi l'esortazione di prassi: "La gloria o la caduta dell'impero dipendono da questa giornata. Che ognuno faccia del suo meglio".

Togo intendeva sfilare davanti alle file russe effettuando quello che nella strategia navale di allora veniva definito "il taglio della T", ovvero disporsi come l'asta orizzontale di una T, perpendicolarmente rispetto alla colonna nemica rappresentante la gamba della stessa lettera. Ciò avrebbe permesso di sparare con la maggior parte dei propri pezzi brandeggiati su un fianco, mentre il nemico poteva rispondere solo con i pezzi di prua delle navi più avanzate.

MASSACRO FRA LE ONDE

La flotta di Togo, che contava su una divisione di corazzate sotto il suo comando e una divisione di incrociatori guidata dall'ammiraglio Hokonojo Kamimura, provenendo da nordest effettuò un largo giro in senso antiorario, descrivendo una sorta di "alfa", per invertire la rotta e porsi davanti alle file nemiche. Alle 14.08 i russi aprirono per primi il fuoco, da 7 km di distanza, coi cannoni della corazzata Suvorov, su cui si trovava Rozhestvensky; i nipponici risposero subito, avvantaggiati da migliori munizioni che adottavano una particolare miscela esplosiva, detta Shimose, devastante e avente anche effetti tossici. La superiorità del tiro nipponico, in precisione e velocità, fu subito evidente. E se è vero che, almeno nella prima mezz'ora di combattimento, la navi russe danneggiarono varie unità nemiche come la stessa Mikasa e gli incrociatori Asama, Yakumo e Nisshin, in seguito non ci fu storia. La Suvorov subì vasti incendi a bordo, tanto che Rozhestvensky, ferito, dovette trasferirsi su un cacciatorpediniere. Intanto la Oslyabya veniva bersagliata in modo così sostenuto che, alle 15.00, fu la prima unità russa ad affondare.

A questo punto il capitano Bukhvostov tentò un azzardo virando a sinistra e uscendo dalla formazione con la sua Imperator Alexander III allo scopo di tagliare la coda della fila giapponese. Togo intuì il suo piano e fece virare a sua volta a U tutta la sua divisione di corazzate, tagliando ancora la strada ai russi, ma in direzione opposta: nel contempo bersagliò di granate la nave di Bukhvostov. Squarciata in più punti, la Imperator Alexander III dovette ripararsi dietro la Borodino, che guidò la formazione russa a cercare scampo verso sud, rompendo il contatto col nemico. Sul fronte zarista stava scattando il panico, perché le navi riuscivano a difendersi bene solo dalle piccole torpediniere.

Togo rincorse le navi fuggiasche e, giunto intorno alle 18.00 a 6 km di distanza, riprese a bombardarle. Un'ora dopo, la già compromessa nave di Bukhvostov, di nuovo colpita, s'inabissò con tutto l'equipaggio. Ancor più drammatica fu, alle 19.20, la fine della Borodino, che venne centrata da una cannonata sparata dalla corazzata Fuji proprio nel deposito munizioni: la nave russa saltò letteralmente

La stele con il motto della nave giapponese Mikasa: "Il destino dell'Impero dipende dalle sue azioni".

CREATIVE COMMONS, OGIYOSHISAN/COMMONS

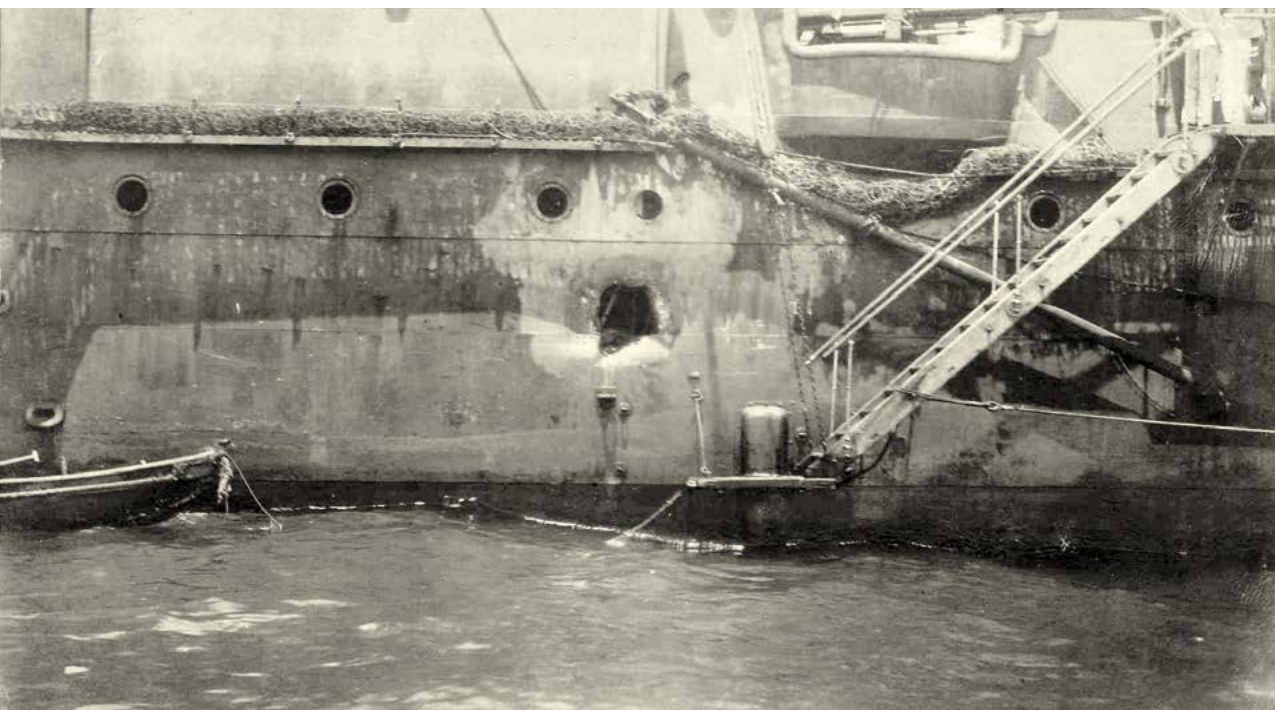
L'ULTIMO SAMURAI

L'ammiraglio Heihachiro Togo aveva 57 anni al tempo di Tsushima, ed essendo nato nel 1848, agli sgoccioli dell'epoca degli shogun, aveva fatto in tempo a ricevere da ragazzo un'istruzione da samurai. Suo padre stesso era un samurai di rango nel feudo di Satsuma. Già a 8 anni iniziò a esercitarsi con la spada, ma divenne ufficialmente un novizio samurai a 12, quando ricevette le sue prime katane, nonché la rasatura di prassi e un salario di 14 kg di riso al mese. Capì però che quell'epoca stava finendo quando, fra il 15 e il 17 agosto 1863, una moderna squadra navale di vascelli europei devastò a cannonate la città di Kagoshima, capoluogo dei Satsuma. Il quindicenne Togo non poté che urlare dalla spiaggia e agitare inutilmente la sua spada contro i cannoni a lunga gittata: decise così di arruolarsi in marina, studiando all'estero, in un collegio navale di Londra, dal 1871 al 1878 e partecipando in prima persona al lungo processo che avrebbe dotato il Giappone, entro la fine dell'Ottocento, di una flotta pari a quelle straniere.

A sinistra, i cannoni di prua da 305 mm della Mikasa. Durante la battaglia di Tsushima incassò 30 colpi diretti, subendo solo danni limitati.

in aria e tutti i 900 uomini a bordo, salvo uno, morirono. Intanto affondava anche la Suvorov, finita a colpi di siluro. Al calar della notte, i giapponesi incalzarono con le torpediniere e affondarono la Navarin, poi nella giornata del 28 maggio l'azione nipponica proseguì con obiettivo la formazione di Nebogatov, fino a quel momento poco impegnata negli scontri. Dapprima le navi russe supersiti furono assalite dagli incrociatori guidati dall'ammiraglio Shichiro Kataoka, poi arrivò anche Togo con le sue corazzate. Vistosi sopraffatto, Nebogatov a quel punto ordinò la resa.

Tsushima fu tra i peggiori disastri militari della storia russa. La flotta zarista soffrì la perdita di 4.380 uomini e la cattura di altri 5917, l'affondamento di 7 corazzate, 4 incrociatori, 5 cacciatorpediniere e altre unità minori, nonché la cattura di 4 corazzate e altre navi. Ai giapponesi lo scontro costò "solo" 117 morti e tre torpediniere affondate. Mai battaglia navale fu dunque più sbilanciata tra vincitori e vinti. La vittoria del Sol Levante, incontestabile, venne sancita, il 5 settembre 1905, dalla pace di Portsmouth, stipulata grazie alla mediazione degli Stati Uniti d'America. • ***(Mirko Molteni)***

Tsushima fu tra i peggiori disastri militari della storia russa. La flotta zarista soffrì la perdita di 4.380 uomini e l'affondamento di 7 corazzate, 5 cacciatorpediniere, 4 incrociatori e altre unità minori

L'incrociatore russo Oleg dopo la battaglia: si noti il grosso foro causato da un colpo ricevuto in battaglia.

UN DUELLO EPOCALE TRA FORTEZZE D'ACCIAIO

SHUTTERSTOCK

DUECENTOCINQUANTA NAVI, LA QUASI TOTALITÀ DELLE UNITÀ DA GUERRA DELLE FLOTTE INGLESE E TEDESCA CHE SI AFFRONTARONO PER QUASI DODICI ORE. ECCO LA CRONACA DELLA PIÙ IMPORTANTE BATTAGLIA NAVALE DELLA PRIMA GUERRA MONDIALE E UNA DELLE PIÙ GRANDI DELLA STORIA, CHE VIDE I TEDESCHI OTTENERE UNA VITTORIA DI MISURA MA NON RISOLUTIVA

Il 31 maggio 1916, intorno alle 14:18, il comandante dell'incrociatore leggero inglese Galatea, in navigazione all'imboccatura dello stretto di Skagerrak (il braccio di mare che divide la punta settentrionale della Danimarca dalla costa della Norvegia), ordinò di alzare in tutta fretta il segnale a bandiere "nemico in vista" e di trasmettere via radio la posizione dell'avvistamento. Non c'era tempo da perdere: le vedette di guardia prima avevano localizzato alcuni cacciatorpediniere nemici, in procinto di ispezionare un piroscafo da carico danese (paese neutrale), e alcuni minuti dopo l'inconfondibile silhouette di un incrociatore in rapido avvicinamento. Ciò poteva voler dire solo una cosa: era appena stato individuato lo schermo protettivo più esterno della Hochseeflotte, la flotta d'alto mare tedesca. La reazione fu immediata e decisa: intorno alle 14:28, da una distanza di circa tredici chilometri, il Galatea, a cui si era aggiunto il gemello Phaeton, aprì il fuoco con i suoi pezzi da 150 mm cercando di inquadrare il bersaglio quanto più

L'ammiraglio tedesco Franz von Hipper. Nella battaglia dello Jutland affondò tre incrociatori da battaglia britannici.

La Royal Navy schierava 151 unità da combattimento (tra cui 28 corazzate, 9 incrociatori da battaglia e 8 incrociatori), la Marina imperiale tedesca 99 navi, tra cui 16 corazzate e 5 incrociatori da battaglia

rapidamente possibile, imitato subito dopo dalle unità nemiche. Con questo rapido scambio di colpi iniziava la Battaglia dello Jutland, il più importante scontro navale della Prima guerra mondiale e uno dei più grandi della storia: da una parte era schierata la quasi totalità della Grand Fleet, la flotta da battaglia della Royal Navy, con qualcosa come 151 unità da combattimento (tra cui 28 corazzate, 9 incrociatori da battaglia e 8 incrociatori corazzati), dall'altra la Kaiserliche Marine (Marina imperiale tedesca) con 99 navi, tra cui 16 corazzate, 5 incrociatori da battaglia e 6 pre-dreadnought (navi da battaglia di concezione ormai sorpassata).

L'affondamento di una nave tedesca durante la battaglia dello Jutland. In tutto i tedeschi persero un incrociatore da battaglia, una pre-dreadnought, 4 incrociatori leggeri e 5 torpediniere.

A destra, l'attacco delle cacciatorpediniere tedesche nel Mare del Nord.

L'ammiraglio inglese David Beatty a bordo della Queen Elizabeth.

▶ UN VERDETTO GIÀ SCRITTO?

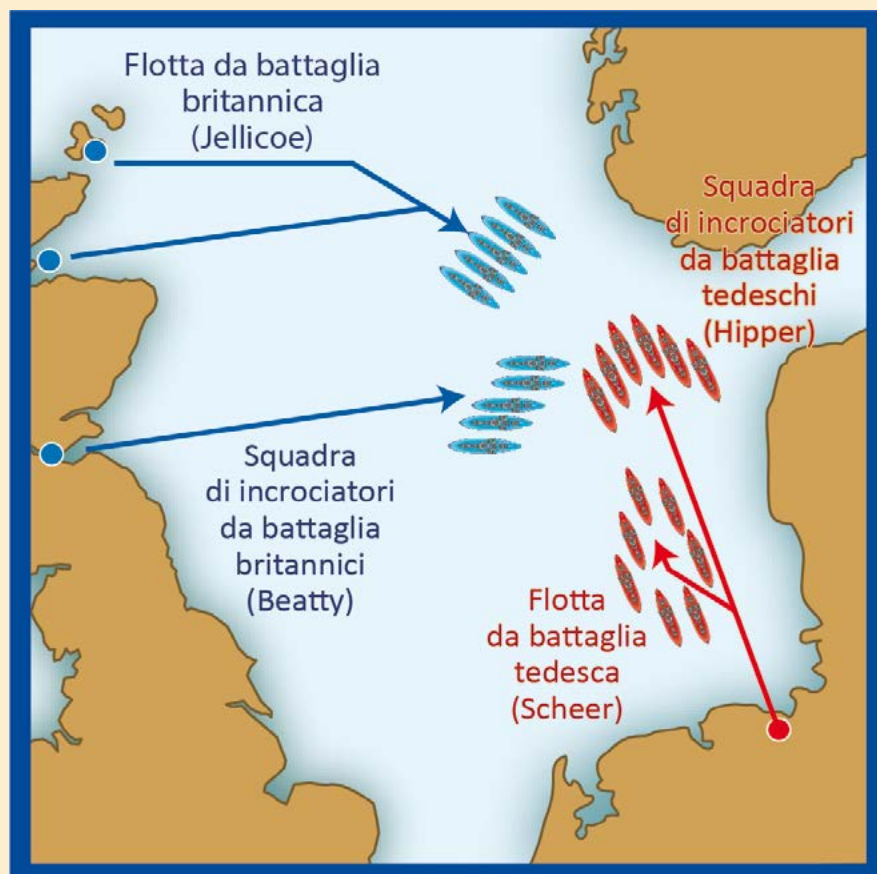
Come si arrivò a questo scontro di proporzioni titaniche? E soprattutto, perché i due Paesi decisero di rischiarvi la quasi totalità delle loro forze? Per i tedeschi, strozzati dal blocco navale britannico in atto ormai dall'inizio del conflitto, era imperativo cercare di forzare la mano con un'azione dimostrativa che avrebbe potuto cambiare le carte in tavola. Invece per gli inglesi, che potevano contare su una schiacciante superiorità numerica e vantavano una maggiore esperienza in termini di guerra navale, era l'occasione per mettere a segno un colpo definitivo, in grado di minare il morale, di per se già basso, dell'avversario. Ma c'era dell'altro. Senza che i tedeschi sospettassero nulla, la Royal Navy, che a seguito della cattura dell'incrociatore leggero Magdeburg nell'agosto del 1914 era venuta in possesso dei codici segreti delle loro comunicazioni radio, conosceva le loro intenzioni in anticipo. Ecco perché il 30 maggio l'ammiragliato britannico, informato dai servizi segreti che l'intera Hochseeflotte era salpata verso il Mare del Nord, aveva ordinato senza indugi che tutte le unità della Grand Fleet uscissero dai rispettivi porti per intercettarla. Capiamo anche il motivo per cui, in quel primo pomeriggio di maggio, il comandante del Galatea non ebbe alcun tentennamento ad aprire il

fuoco. L’incrociatore faceva parte della Squadra del viceammiraglio David Beatty (sei incrociatori da battaglia, quattro corazzate veloci e innumerevoli unità minori) deputata a proteggere il lato meridionale della flotta, che in quel momento navigava più a nord al comando dell’ammiraglio John Jellicoe, con l’obiettivo di far cadere il nemico in una trappola mortale. Un avversario che, per quanto informato da alcuni sottomarini presenti davanti alle principali basi navali inglesi dell’uscita in mare di alcune unità da combattimento, era all’oscuro del pericolo incombente. Infatti quando si verificò il primo contatto, a essere coinvolte furono le unità minori del I Aufklärungsgruppe, il primo Gruppo da ricognizione (che poteva contare su cinque incrociatori da battaglia) al comando di Franz von Hipper, mentre il grosso delle forze, guidate dall’ammiraglio Reinhard Scheer, erano ancora distanziate. Per quanto la disparità delle forze in campo, a conti fatti, favorisse la flotta inglese, gli avvenimenti successivi misero in luce come in una battaglia l’elemento umano e tecnologico abbiano sempre un ruolo determinante. In questo caso, come ha scritto Sergio Valzania, in *Jutland*: “Neppure le intercettazioni radio risultarono di grande aiuto… Furono solo gli occhi delle vedette incollati sugli oculari dei binocoli a fornire agli ammiragli le informazioni base alle quali agire”. Lo scontro, il cui esito visti la disparità di mezzi e i vantaggi derivati dall’intelligence sembrava già scritto, nelle ore successive riservò non poche soprese.

IL DRAMMA DEL QUEEN MARY

Il compito dei sei incrociatori da battaglia di Beatty (Tiger, Indefatigable, Queen Mary, Princess Royal, New Zealand e Lion), protetti da naviglio minore e affiancati dalla V Squadra del contrammiraglio Evan-Thomas (composta da moderne corazzate classe Queen Elisabeth) era ingaggiare il combattimento per poi invertire la rotta e condurre la flotta nemica, di cui le unità di Hipper costituivano l’avanguardia, nelle fauci della Grand Fleet. Il piano, per quanto la situazione fosse caotica, funzionò egregiamente. Dopo l’iniziale scaramuccia, la battaglia entrò nel vivo intorno alle 15:48, quando le unità maggiori si trovavano a una distanza di 14mila metri. In quel caso furono i cinque incrociatori tedeschi - Von der Tann, Moltke, Seydlitz, Derfflinger e Lutzow - a fare fuoco per primi, dimostrando fin da subito una notevole precisione. Non altrettanto gli inglesi: mancanza di coordinamento, confusione nella trasmissione degli ordini e sistemi di puntamento (telemetri) non sempre all’altezza, si rivelarono un grave handicap che venne pagato caro. La successione degli eventi fu drammatica: la prima unità inglese a subire danni ingenti (15:52) fu il Tiger, inquadrato dai cannoni del Moltke, e solo un colpo di fortuna lo salvò dalla distruzione. Lo stesso non si può dire per l’Indefatigable che, quindici minuti dopo, venne raggiunto da una serie di bordate precisissime sparate dal Von der Tann, saltando letteralmente in aria e condannando l’intero equipaggio a una morte orribile (i sopravvissuti furono solo due su 1019). Solo l’arrivo provvidenziale della V Squadra di Evan risollevò in parte l’andamento dello scontro: ▶

> Per i tedeschi, strozzati dal blocco navale britannico, era imperativo cercare di forzare la mano con un’azione dimostrativa che avrebbe potuto cambiare le carte in tavola

LA BATTAGLIA IN BREVE

La battaglia dello Jutland entra nel vivo intorno alle 14:18 del 31 maggio 1916 quando le unità più esterne dello schermo protettivo inglese e tedesco vengono a contatto visivo. Ha inizio la prima fase dello scontro che vede come protagonisti la Squadra inglese di Beatty (sei incrociatori da battaglia e quattro corazzate) e la Squadra tedesca comandata da Hipper, forte di cinque incrociatori da battaglia. In quel preciso momento infatti il grosso della flotta inglese guidata da Jellicoe (ventiquattro corazzate, tre incrociatori da battaglia e otto incrociatori corazzati) sta navigando più a nord, mentre quella tedesca agli ordini di Scheer (sedici corazzate e sei antiquate pre-dreadnought) è attardata diverse miglia più a sud rispetto alle unità di Hipper. Entreranno in combattimento solo quattro ore dopo.

Il britannico Southampton colpito e in fiamme durante lo scontro in un'illustrazione d'epoca.

▶ con la loro potenza di fuoco e il tiro accurato, inquadrarono il Von der Tann e il Moltke che, raggiunti da diversi colpi, dovettero interrompere il combattimento e metter in atto manovre evasive. Ciò non impedì tuttavia al Seydlitz e al Derfflinger di concentrare le loro artiglierie principali sugli incrociatori inglesi. Tra le 16.25 e le 16.30 i loro colpi raggiunsero in rapida successione il Queen Mary, una delle navi più moderne della flotta di Sua Maestà, che in pochi secondi esplose e scomparve tra le onde, senza lasciare il tempo all'equipaggio di gettarsi in mare. Il bilancio anche in questo caso fu tremendo: morirono 1286 uomini e solo 20 riuscirono a sopravvivere. Come ha scritto Valzania, gli stessi tedeschi rimasero attoniti di fronte a un simile spettacolo e "alcuni di loro assicurano di aver

Alle 16.30 il Queen Mary, una delle navi più moderne della flotta di Sua Maestà, in pochi secondi esplose e scomparve tra le onde portando con sé l'equipaggio

distinto alberi e camini piegarsi verso il centro della nave mentre si spezza in due. Da quindici chilometri di distanza l'altissima colonna di fumo è uno spettacolo impressionante". Le eliche dello sfortunato vascello inglese stavano ancora girando quando Beatty, che era conscio delle perdite subite, ricevette la comunicazione che a sud si intravedevano le sagome delle corazzate di Scheer in avvicinamento. Intuendo il pericolo, ordinò quindi alla sua squadra di accostare di 180° (la direzione opposta a quella tenuta fino a quel momento) per evitare la minaccia e costringere il nemico a inseguirlo, con l'intento di attirarlo verso la Grand Fleet.

Sotto, le operazioni di soccorso di alcuni marinai della nave britannica Castor.

LA TRAPPOLA PRENDE FORMA

Se lo scontro si fosse interrotto in quel momento, per la marina tedesca, che non aveva subito che danni insignificanti, si sarebbe profilato quel clamoroso successo agognato da tempo. Ma non andò così. Alle 17:10, Hipper, del tutto ignaro della presenza della flotta inglese, diede ordine alle sue navi, che fino a quel momento si erano comportate splendidamente, di invertire la rotta e mettersi all'inseguimento del nemico, seguite a ruota dal resto della Hochseeflotte. Ne seguì un cannoneggiamento con la retroguardia di Beatty che non provocò particolari conseguenze, finché intorno alle 17:30, quando le navi più avanzate individuarono le avanguardie dell'immenso dispositivo britannico, si palesò l'amara sorpresa. Scheer, che stava già considerando la possibilità di ritirarsi prima del tramonto per evitare possibili attacchi notturni, a quel punto si trovò senza via d'uscita: la presenza tra le sue file di alcune corazzate lente e antiquate (la II squadra da battaglia con le pre-dreadnought), non gli avrebbe permesso, a meno di sacrificarle una dopo l'altra, alcuna possibilità di fuga. Scartata dunque questa opzione, prese la decisione di tentare di coprire la

ritirata impiegando le sue unità migliori, nonostante la disparità di forze in campo fosse disarmante. Furono i momenti più concitati dello scontro che, nelle ore successive, diventerà sempre più caotico. Come ricorda Valzania: “Lo spiegamento della flotta inglese inizia alle 18:15 e con esso si apre la fase più complessa della battaglia. Fino a quel momento sono state impegnate solo le avanguardie delle flotte, le squadre degli incrociatori da battaglia con le loro unità di scorta. Poco dopo le sei del pomeriggio entrano in azione le corazzate e tutto l’apparato navale… Per qualche decina di minuti quasi tutte le duecentocinquanta navi presenti allo Jutland sono impegnate in uno scontro gigantesco e confuso, o per lo meno vi assistono a una distanza ravvicinata”. Ricostruire gli eventi nella loro interezza è un compito quasi impossibile, perché non si tratta più di seguire solo alcune unità impegnate in un duello mortale, ma due enormi masse d’acciaio in movimento. Da quel momento è certo comunque che i tedeschi persero l’iniziativa, perseguendo con tutte le loro forze il solo obiettivo di ritorno in patria. Nel frattempo gli scontri tra le due flotte, in particolare tra le unità più avanzate, continuavano a ritmo serrato; e anche in questo caso furono due navi britanniche, nonostante i vascelli tedeschi avessero patito un gran numero di colpi, ad avere la peggio. Alle 18:20 ▶

GLI INCROCIATORI DA BATTAGLIA

Sia da parte inglese che tedesca, senza togliere nulla alle altre unità impiegate in battaglia, la parte del leone fu sostenuta dagli incrociatori da battaglia, navi moderne, veloci, ben protette e dotate di potenti pezzi d’artiglieria. Fattori che permisero di prendere parte ai combattimenti in prima linea, sostenendo il grosso dello scontro. Ecco alcuni dei principali protagonisti.

HOCHSEEFLOTTE (KAISERLICHE MARINE)

SMS MOLTKE

TIPO: Incrociatore da battaglia
ENTRATA IN SERVIZIO: 1912
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 25400 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 28,4 nodi
LUNGHEZZA: 186,6 metri
LARGHEZZA: 30 metri
ARMAMENTO: 10 cannoni da 280 mm SK L/50, 12 da 150 mm SK L/45; 12 da 88 nm SK L/45
CORAZZATURA: 280-100 mm (murata); 230 mm (torri)

SMS SEYDLITZ

TIPO: Incrociatore da battaglia
ENTRATA IN SERVIZIO: 1913
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 28100 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 26,5 nodi
LUNGHEZZA: 200,5 metri
LARGHEZZA: 28,5 metri
ARMAMENTO: 10 cannoni da 280 mm SK L/50; 12 da 150 mm SK L/45; 12 da 88 mm SK L/45
CORAZZATURA: 280-100 mm (murata); 230 mm (torri)

SMS DERFFLINGER

TIPO: Incrociatore da battaglia
ENTRATA IN SERVIZIO: 1912
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 30706 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 28 nodi
LUNGHEZZA: 210,4 metri
LARGHEZZA: 29 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni da 305 mm SK L/50; 12 da 150 mm SK L/45 (150 mm); 12 da 88 mm SK L/45
CORAZZATURA: 300-100 mm (murata); 270 mm (torri)

GRAND FLEET (ROYAL NAVY)

HMS TIGER

TIPO: Incrociatore da battaglia
ENTRATA IN SERVIZIO: 1913
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 33790 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 28 nodi
LUNGHEZZA: 214,6 metri
LARGHEZZA: 27,6 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni da 343 mm; 12 da 152 mm; 2 da 76 mm
CORAZZATURA: 76-229 mm (murata); 229 mm (torri)

HMS INDEFATIGABLE

TIPO: Incrociatore da battaglia
ENTRATA IN SERVIZIO: 1909
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 22080 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 25,8 nodi
LUNGHEZZA: 179 metri
LARGHEZZA: 24 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni da 305 mm; 16 da 102 mm; 4 da 47 mm
CORAZZATURA: 50 mm (orizzontale); 152 mm (verticale); 177 mm (torri)

HMS QUEEN MARY

TIPO: Incrociatore da battaglia
ENTRATA IN SERVIZIO: 1912
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: 32150 tonnellate
VELOCITÀ MASSIMA: 27,5 nodi
LUNGHEZZA: 214 metri
LARGHEZZA: 27,1 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni da 343 mm; 16 da 102 mm; 1 torre trinata antiaerea da 47 mm
CORAZZATURA: 102-229 mm (murata); 229 mm (torri)

Giorgio V, re di Gran Bretagna, passa in rassegna gli equipaggi della Grand Fleet dopo la battaglia dello Jutland. Sullo sfondo, la nave da guerra Warspite.

▶ l'incrociatore corazzato Defence, centrato da diverse bordate, esplose, mentre tredici minuti dopo fu la volta dell'incrociatore da battaglia Invincible: inquadrato dal fuoco del Derfflinger e del Lutzow, da una distanza di 8600 metri, saltò in aria portando con se 1.032 uomini.

LA CORSA DELLA MORTE E LA FUGA

Con le unità inglesi in fase di dispiegamento, la situazione per Scheer si fece insostenibile. Per riuscire a sottrarsi a quella morsa fatale, tra le 18:36 e le 18:55 ordinò che l'intera flotta eseguisse due rapide accostate, la prima verso ovest e la seconda a est, per ridurre la pressione nemica. Ma fu del tutto inutile: alle 18:37 il Derfflinger, che aveva subito ingentissimi danni, fu costretto a uscire dalla formazione per sottrarsi al martellamento nemico. Alle 19:13 la situazione era talmente critica che Scheer tentò una carta disperata, passata alla storia come la "corsa della morte", lanciando all'attacco della Grand Fleet gli incrociatori di Hipper, nel tentativo di coprire la ritirata della Hochseeflotte che

TEMPO DI BILANCI

La Royal Navy poteva contare su una superiorità numerica disarmante e, in virtù della sua attività di intelligence, conosceva alla perfezione le intenzioni nemiche. Eppure, contro ogni pronostico, non solo non riuscì ad annientare, come avrebbe sperato, la Hochseeflotte, ma dovette accettare il verdetto che le imponeva una sconfitta a livello tattico. Lo dimostra in maniera lampante il bilancio finale: 6094 morti (oltre a 510 feriti e 177 prigionieri), tre incrociatori da battaglia, altrettanti incrociatori corazzati e otto cacciatorpediniere affondati, per un totale di 115mila tonnellate. Nettamente superiore, e più grave, di quello tedesco: 2500 morti (e 507 feriti), un incrociatore da battaglia, una vecchia corazzata, quattro incrociatori leggeri e cinque torpediniere, per un totale di 61mila tonnellate. A conti fatti un vero e proprio smacco – come sottolinearono la stampa e l'opinione pubblica britannica – che tuttavia non pregiudicò la sua efficienza generale o mise in discussione i rapporti di forza (il nemico per il proseguo della guerra non tentò più un'operazione del genere). Eppure, limitandoci alla sola battaglia, l'analisi che se ne ricava dimostra, senza alcun dubbio, come le navi tedesche siano state tecnologicamente superiori (protezione, armamento e sistemi di puntamento): lo dimostra l'incredibile fine a cui andarono incontro i potenti e moderni incrociatori da battaglia Indefatigable e Queen Mary che, raggiunti dal preciso fuoco dei cannoni tedeschi, saltarono in aria, a causa dell'innesco del munizionamento stipato al disotto delle torri principali e non adeguatamente protetto (a differenza di quello tedesco). La tecnica costruttiva adottata dagli inglesi per le loro navi privilegiava l'abitabilità a danno dei sistemi di compartimentazione e corazzatura, riducendo drasticamente la possibilità di assorbire i colpi. Anche a livello di artiglieria, i cannoni tedeschi si dimostrarono nettamente più precisi, sia per gli ottimi strumenti di puntamento che i materiali costruttivi. Come ha scritto Valzania: "Le ottiche e i meccanismi prodotti in Germania erano di altissimo livello e lo stesso si può dire per la lavorazione dei cannoni e la fabbricazione del munizionamento". In pratica, come dimostrato dai rapporti del tempo e dalle rare fotografie scattate durante la battaglia, gli artiglieri tedeschi erano in grado di inquadrare quasi subito le navi nemiche, mettendo a segno bordate micidiali e spesso letali. Un livello di efficacia che gli inglesi non furono mai in grado di eguagliare.

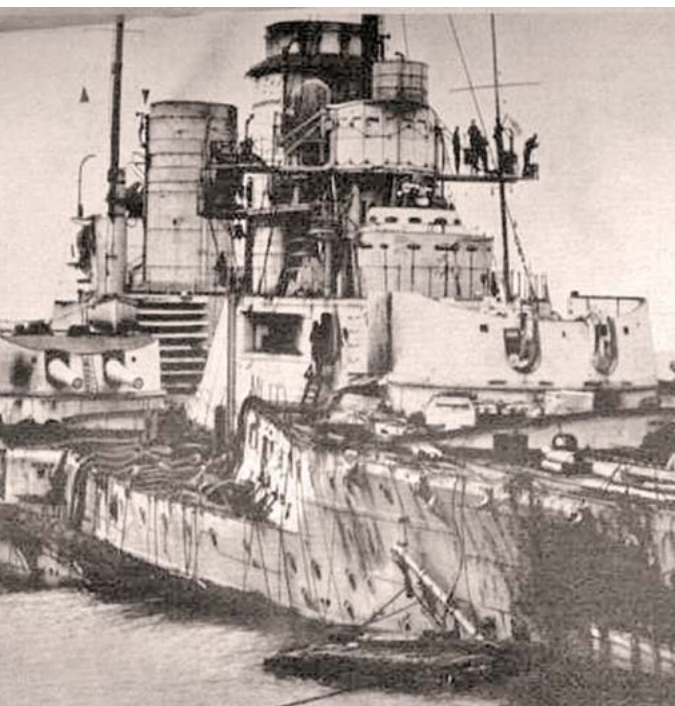
Le tombe dei caduti della battaglia dello Jutland nel cimitero di Wilhelmshaven, in Bassa Sassonia. Il bilancio finale dello scontro fu, per i tedeschi, di oltre 2.500 morti.

nel frattempo era pronta ad eseguire la terza accostata, in questo caso di 180°. Dieci minuti dopo non esitò a ordinare anche un furibondo attacco portato da alcuni squadroni di torpediniere che obbligò Jellicoe a cambiare rotta per evitare l'impatto dei siluri. Solo in quel momento – erano le 19:23 – la corsa di Hipper venne sospesa, e gli incrociatori, le cui sovrastrutture erano state devastate dai colpi ricevuti, invertirono la marcia per riportarsi faticosamente in formazione. Quando però, quindici minuti dopo, Jellicoe ordinò di nuovo di stringere progressivamente sul nemico, ebbe inizio la fase più convulsa dei combattimenti: e mai come in quel momento ai tedeschi si palesò il dramma di una completa disfatta. Eppure la sorte si dimostrò benevola: verso le 20:20 il sole incominciò a tramontare e in capo a pochi minuti la flotta inglese fu costretta prima a rallentare e poi a sospendere il fuoco. Dopodiché, sebbene le navi inglesi avessero sopravanzato quelle tedesche bloccando in teoria la loro via di rientro, con il sopraggiungere delle tenebre, intorno alle 23, la Hochseeflotte riuscì ad attraversare la scia della Grand Fleet senza essere individuata, e si mise in salvo. A quel punto gli inglesi persero definitivamente la possibilità di bloccare al nemico la via di fuga e riprendere lo scontro all'alba. Eppure per Scheer le ore notturne non portarono alcun sollievo. Le due flotte continuarono a "punzecchiarsi", impiegando naviglio leggero nella speranza di colpire le unità maggiori, senza tuttavia riuscire ad affondare il colpo. Fino a quel momento le perdite tedesche erano state tutto sommato "contenute": erano fuori gioco diverse torpediniere e alcuni incrociatori leggeri, mentre molte delle unità maggiori per

I danni dei proiettili tedeschi sulla nave inglese Warspite dopo la battaglia dello Jutland.

quanto in condizioni disperate erano ancora a galla.

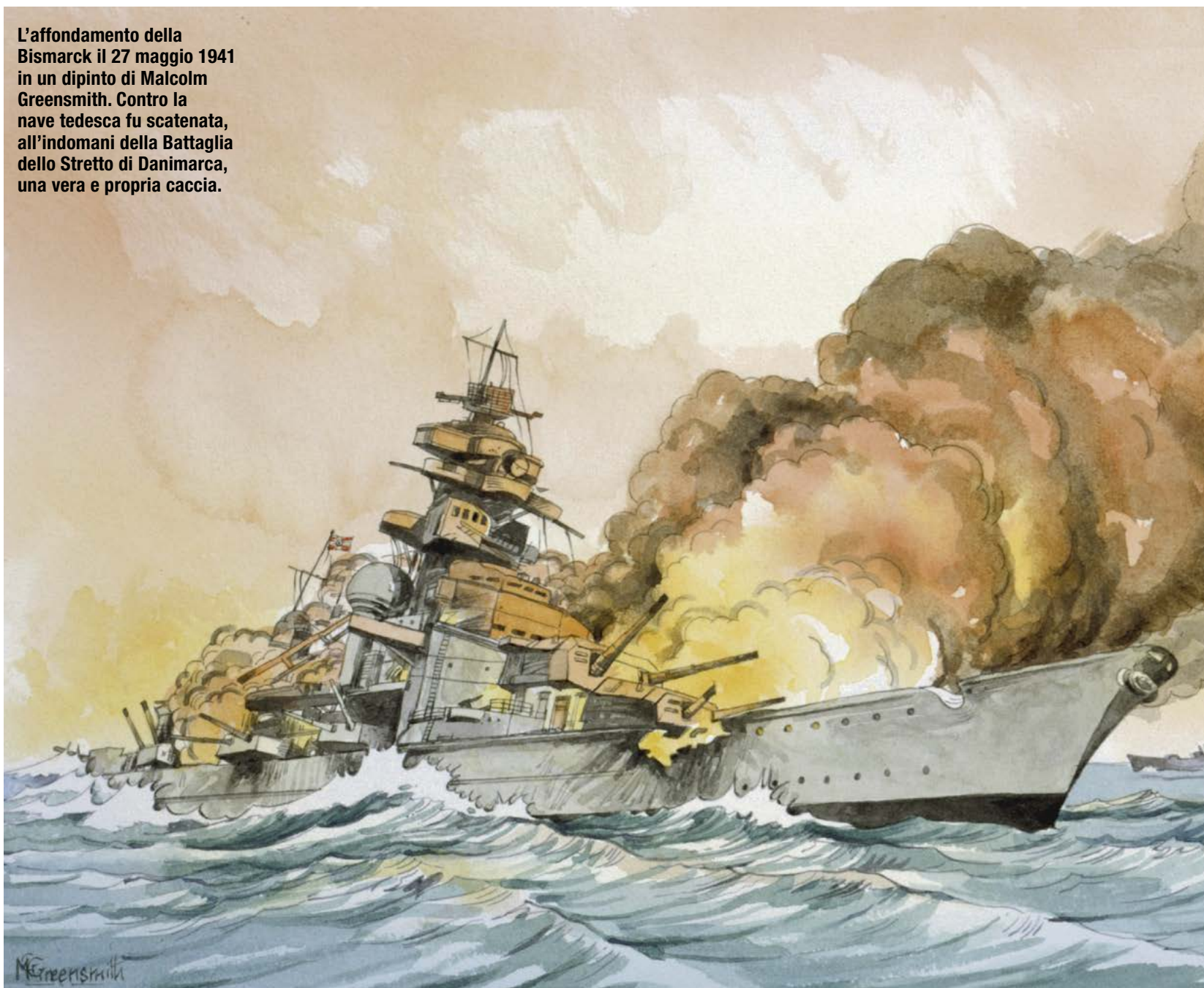
Tuttavia nel corso della notte il bilanciò si aggravò. Verso l'1:50 del primo giugno l'incrociatore da battaglia Lutzow, ormai ridotto a un relitto galleggiante, fu abbandonato dall'equipaggio e autoaffondato. Venti minuti dopo fu invece la volta della vecchia pre-dreadnought Pommern, che colpita dai siluri lanciati da alcune

> Contro ogni pronostico la Hochseeflotte, la flotta d'alto mare tedesca, per quanto fortemente provata era riuscita ad affrontare la più potente flotta del mondo

torpediniere inglesi della 12ª Destroyer Flotilla si spezzò a metà, affondando rapidamente con buona parte dell'equipaggio. Questo drammatico avvenimento costituì l'ultimo atto della battaglia, perché nelle ore successive non si registrano più scontri significativi. Contro ogni pronostico la Hochseeflotte, per quanto fortemente provata, era riuscita ad affrontare la più potente flotta del mondo, dimostrando ottime capacità di combattimento, ed era sfuggita a una morsa che, se si fosse chiusa, l'avrebbe condannata alla distruzione. Quando finalmente riuscì a rientrare nella base di Wilhelmshaven, lasciata due giorni prima, il bilancio era nettamente a suo favore. Fu una vittoria tattica, se consideriamo l'alto tributo in termini di unità e uomini subito da parte della Royal Navy, ma non strategica, perché ancora una volta per l'ammiragliato tedesco fu chiaro che era pressoché impossibile scardinare il blocco navale britannico: il vero motivo per cui la flotta tedesca al gran completo si era avventurata in mare. • ***(Antonio Ratti)***

Il Seydlitz, incrociatore della Marina tedesca, anch'esso danneggiato nel corso dei combattimenti.

DUELLO TRA GIGANTI NELL'ATLANTICO

Il 23 maggio 1941 due unità della Kriegsmarine affrontarono nei mari settentrionali altrettante navi inglesi. Lo scontro arrise ai tedeschi, ma costò loro, poco dopo, la perdita della grande corazzata Bismarck

L'affondamento della Bismarck il 27 maggio 1941 in un dipinto di Malcolm Greensmith. Contro la nave tedesca fu scatenata, all'indomani della Battaglia dello Stretto di Danimarca, una vera e propria caccia.

AGF

La Seconda guerra mondiale ripropose alla Germania uno dei dilemmi strategici che durante il Primo conflitto mondiale non era riuscita a risolvere: metter fuori gioco la Gran Bretagna, ora di nuovo sua avversaria. La volontà di combattere dei sudditi di Sua Maestà, infatti, sembrava incrollabile: sarebbero rimasti nel conflitto a meno che non fossero stati costretti a ritirarsi da condizioni eccezionali. Abortito, con l'annullamento dell'Operazione Seelöwe (Leone Marino), il tentativo di invasione anfibia del territorio britannico a seguito della sconfitta subita dalla Luftwaffe nella Battaglia di Inghilterra (10 luglio-31 ottobre 1940), non rimaneva per i tedeschi altra possibilità che portare i britannici oltre la soglia della sopportazione, affamandoli e sottraendo loro le risorse che provenivano dalle nazioni del Commonwealth e, grazie al programma Lend-Lease (affitti e prestiti), anche dagli Stati Uniti.

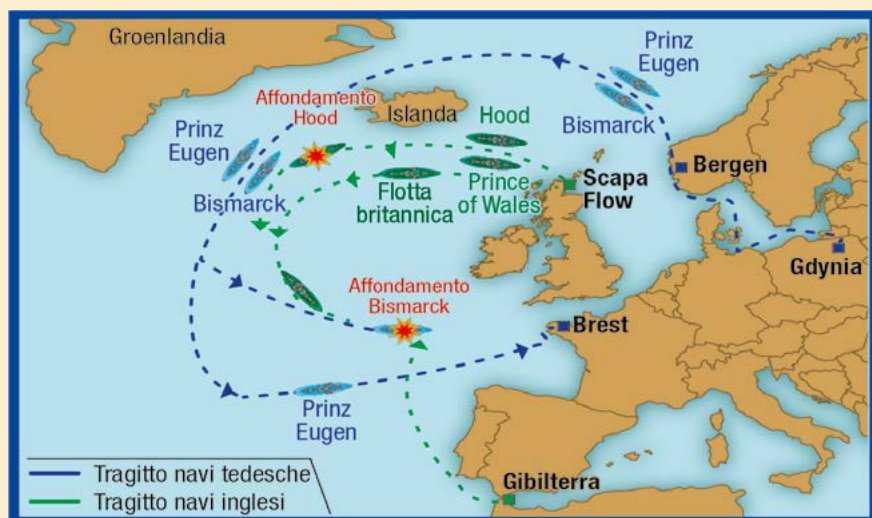
L'Oceano Atlantico era dunque il cordone ombelicale tramite il quale la Gran Bretagna non solo sosteneva il proprio sforzo bellico, ma praticamente nutriva e teneva in vita la sua popolazione. Come già nella Grande Guerra, per mettere in ginocchio i propri nemici la Germania avrebbe dunque dovuto agire in quelle acque così distanti dalla Madrepatria, e contro un avversario che proprio nella Marina Militare aveva il suo punto di forza, cercando di interrompere con ogni mezzo il vitale traffico mercantile in quella via di transito.

A differenza di quanto era accaduto durante la Prima guerra mondiale, però, stavolta la Kriegsmarine, dopo l'occupazione nel 1940 della Francia da parte di Hitler, godeva del vantaggio di poter usare gli ottimi porti della costa occidentale francese, affacciati direttamente sull'Atlantico, e anche di essere in possesso di sommergibili oceanici capaci di battere in lungo e in largo quelle acque alla ricerca di prede.Gli alti comandi tedeschi, e in primo luogo il capo della Kriegsmarine, il *Großadmiral* (Grandammiraglio) Erich Raeder, sapevano che, per espletare al ▶

Uno Swordfish in volo. Aerei di questo tipo furono impiegati dagli Alleati in molte battaglie della Seconda guerra mondiale.

La Kriegsmarine, dopo l'occupazione nel 1940 della Francia da parte di Hitler, godeva del vantaggio di poter usare gli ottimi porti della costa occidentale francese, affacciati direttamente sull'Atlantico

Il capitano dell'incrociatore inglese Suffolk sul ponte all'inseguimento della Bismarck: non potendo lasciare il ponte, consuma il pasto con gli occhi fissi sul nemico.

LA BATTAGLIA IN BREVE

La guerra navale della Germania contro i convogli che portavano rifornimenti in Gran Bretagna si sarebbe grandemente avvantaggiata con l'arrivo nell'Oceano Atlantico dell'incrociatore Prinz Eugen e della corazzata Bismarck. La Royal Navy partì alla caccia di queste due potenti unità pattugliando i mari nordici con una fitta rete di squadre navali. I vascelli tedeschi vennero infine intercettati nel Canale di Danimarca da una flotta che comprendeva l'incrociatore da battaglia Hood e la corazzata Prince of Wales. Il combattimento fu breve e furioso e ne fece le spese la Hood, che affondò nel giro di 3 minuti. Le dimensioni della vittoria tedesca avrebbero potuto essere maggiori se fosse stata data la caccia alla Prince of Wales, anch'essa danneggiata e in fuga. Anche i vascelli tedeschi, però, avevano subito danni e presero la rotta verso il porto di Brest, inseguiti da altre squadre della Royal Navy. La Bismarck venne infine individuata dall'aviazione britannica e colpita a morte.

▶ massimo la propria efficacia, la moderna guerra marittima richiedeva la cooperazione tra forze in tutte e tre le dimensioni: sottomarina, di superficie e aerea.

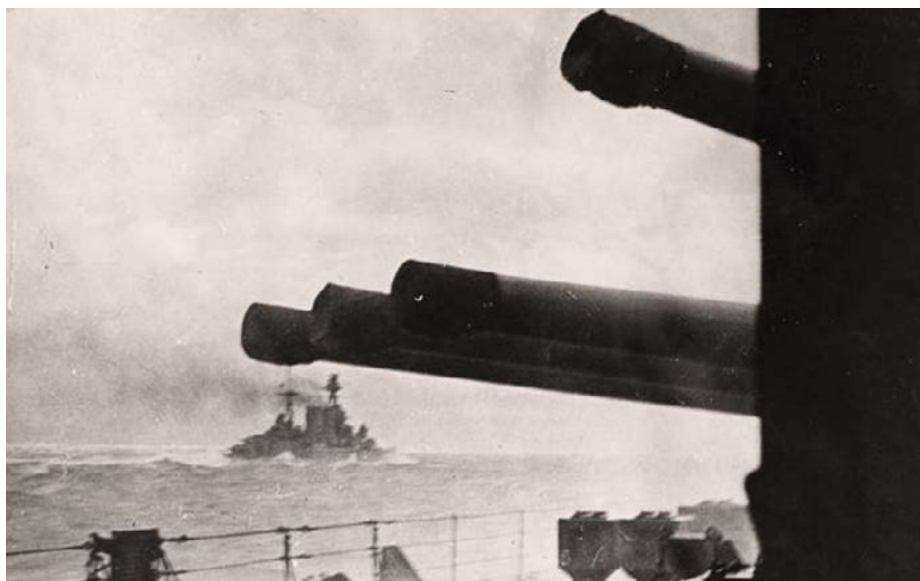
EFFETTO SORPRESA

Nell'impossibilità di disporre di velivoli sulle navi, si doveva almeno ottenere la partecipazione di vascelli di superficie che collaborassero con gli U-Boot, i sottomarini tedeschi, nella difficile opera di interdizione atlantica. Nel porto francese di Brest si trovava già una piccola ma potente flotta: a renderla ancora più temibile, secondo i piani di Raeder, dovevano giungere dalla Germania la

> Nel porto francese di Brest si trovava già una piccola ma potente flotta: a renderla ancora più temibile dovevano giungere la corazzata Bismarck e l'incrociatore Prinz Eugen

corazzata Bismarck e l'incrociatore da battaglia Prinz Eugen. La rotta prevista per il loro trasferimento dal territorio tedesco alla Francia era quella più settentrionale, che conduceva attraverso lo stretto di Danimarca, tra Groenlandia e Islanda. Per evitare il rischio di intercettazione, si confidava nell'azione a sorpresa. La squadra sarebbe stata guidata dall'ammiraglio Günther Lütjens a bordo della Bismarck, comandata dal capitano di vascello

Ernst Lindemann, mentre il Prinz Eugen era stato posto agli ordini del capitano di vascello Helmut Brinkmann. Il Servizio Segreto britannico riuscì comunque ad accertare l'imminente partenza delle due navi, ricevendo poi conferma del loro ingresso in mare il 21 maggio 1942 grazie all'intercettazione del messaggio di un avvistamento casuale da parte di una nave svedese. Per affrontare l'impellente minaccia, i britannici avevano a disposizione nella base di Scapa Flow le nuove corazzate King George V e Prince of Wales, assieme all'incrociatore da battaglia Hood, mentre a Gibilterra, ad Halifax e in mare si trovava una potente flotta costituita da 5 corazzate e due portaerei, oltre ad altri navigli minori e di appoggio.

Il 23 maggio la fitta maglia tesa dalla Royal Navy riuscì a intercettare la preda: nonostante le pessime condizioni atmosferiche, che impedivano la ricognizione aerea, gli incrociatori Norfolk e Suffolk in pattuglia nello Stretto di Danimarca inquadrarono il convoglio tedesco sugli schermi dei loro radar e, complice una breve schiarita, stabilirono anche un contatto visivo a distanza ravvicinata con la Bismarck. Sovrastati dal potere di fuoco della corazzata tedesca, i due incrociatori furono costretti a sganciarsi, ma ormai l'effetto sorpresa era sfumato e la Royal Navy era pronta ad affrontare la minaccia con tutte le forze a sua disposizione. Allo sbocco dello Stretto operava la squadra navale del contrammiraglio Lancelot Holland, costituita dall'incrociatore da battaglia Hood, comandato dal capitano di vascello Ralph Kerr (sul quale si trovava lo stesso comandante di squadra), e dalla corazzata Prince of Wales, comandata dal capitano di vascello John Leach, con 6 cacciatorpediniere di scorta. Il piano di Holland prevedeva che gli incrociatori Norfolk e Suffolk ▶

Sopra, l'ultima immagine dello Hood scattata dalla Prince of Wales: poco dopo l'incrociatore sarà affondato. Sotto, la portaerei inglese Ark Royal con gli Swordfish.

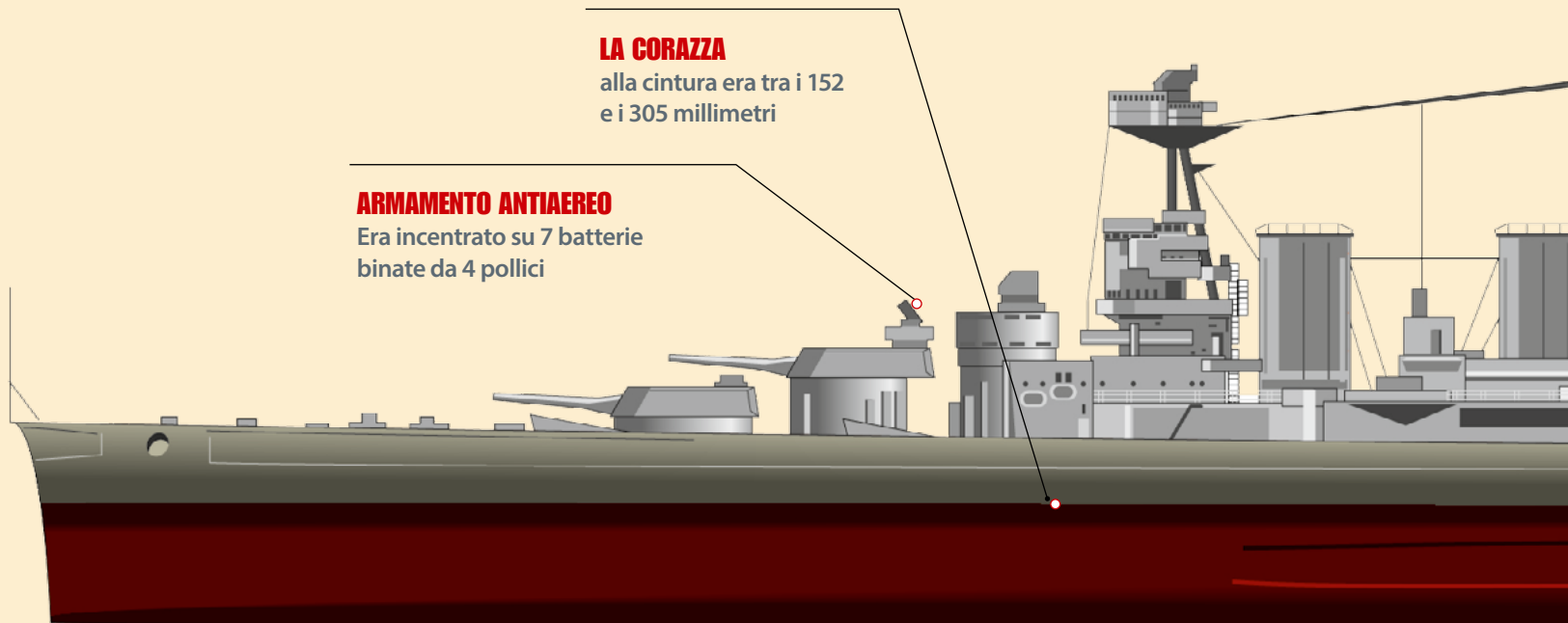
Un momento dello scontro a fuoco tra la Bismarck e la Prince of Wales.

▶ – che dovevano porsi alle spalle del convoglio tedesco – ingaggiassero il Prinz Eugen, presumibilmente navigante in coda, mentre la sua squadra avrebbe affrontato la nave di testa, la più potente corazzata Bismarck.

Holland avrebbe potuto unirsi ai due incrociatori per seguire a distanza le navi nemiche, attendendo l'arrivo del resto del naviglio che stava convergendo nell'area, ma ritenne sufficiente la superiorità già acquisita sui tedeschi e troppo alto il rischio che questi potessero sfilare tra le maglie della rete che si stava chiudendo attorno a loro e raggiungere la Francia o addirittura invertire la rotta per tornare in Germania.

Incrociatore da battaglia Hood

L'incrociatore da battaglia Hood era entrato in servizio nel 1920 e per i successivi 20 anni era stato la nave più potente del mondo, l'orgoglio della Royal Navy. Con una stazza di 47.430 tonnellate distribuite su 262 metri di lunghezza e 32 di larghezza, aveva la considerevole autonomia di quasi 10mila chilometri a 20 nodi (37 km/h), ma poteva arrivare anche a 30 nodi (56 km/h): una velocità considerevole, che rispondeva alla dottrina allora prevalente nell'Ammiragliato britannico, per la quale "la velocità è protezione". Naturalmente questa velocità era ottenuta

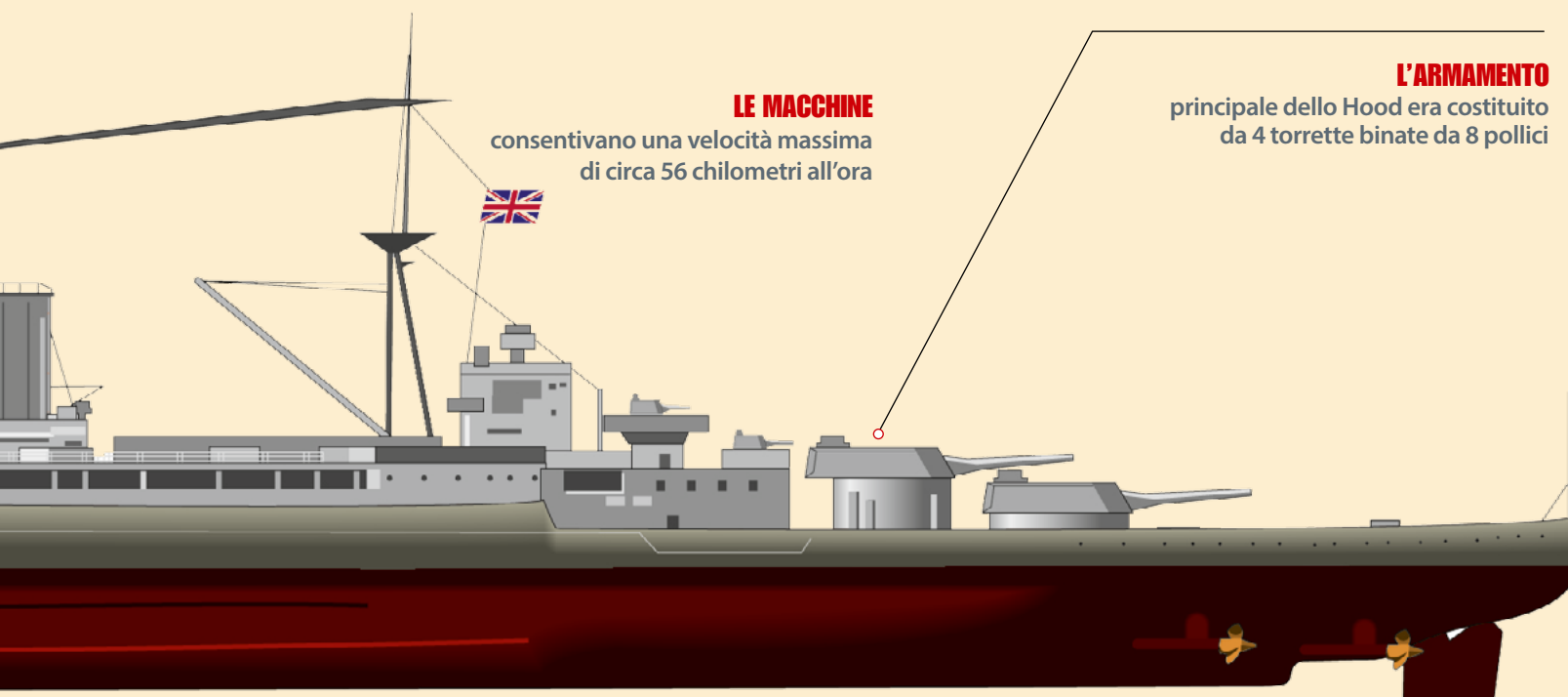
DISEGNO: LUCIANO PARISI

IL RUOLO DEI RADAR

Nell'imminenza dello scontro, il radar giocò un ruolo da protagonista. La decisione presa da Holland fu infatti influenzata contemporaneamente dalle parziali informazioni acquisite con questo mezzo, ma anche dalla consapevolezza della sua imperfezione, che in caso di interferenze o guasti avrebbe potuto permettere ai tedeschi di sfuggire. Purtroppo per il contrammiraglio britannico, i suoi timori si concretizzarono: gli incrociatori Norfolk e Suffolk persero il contatto con il convoglio nemico per un periodo breve ma sufficiente a provocare il loro irrimediabile ritardo nel giungere all'appuntamento dello scontro. Dal lato tedesco, invece, un'avaria al radar prodiero della Bismarck causò un imprevedibile cambiamento di programma, che avrebbe avuto una decisiva influenza sul corso della battaglia: per mantenere la copertura radar, infatti, il Prinz Eugen dovette passare in testa alla formazione e, contrariamente alle previsioni inglesi, sarebbe così stato l'incrociatore da battaglia tedesco il primo bersaglio dei cannoni britannici e non la Bismarck. Alle 05:35 del 24 maggio 1941 venne avvistato il fumo proveniente dalle ciminiere delle navi tedesche in avvicinamento ed esattamente alle ▶

A sinistra, il Großadmiral (Grandammiraglio) tedesco Erich Johann Albert Raeder.

Un'avaria al radar prodiero della Bismarck causò un imprevedibile cambiamento di programma: per mantenere la copertura, il Prinz Eugen dovette passare in testa alla formazione

a scapito della corazzatura, in special modo quella del ponte, che era compresa tra i 19 e i 76 millimetri: un particolare che si rivelò fatale quando un colpo della Bismarck colpì proprio il ponte penetrando nelle stive e causando l'esplosione che portò alla sua distruzione.

L'armamento principale dello Hood era costituito da 8 cannoni da 15 pollici, potenti ma antiquati, in 4 torrette binate, che durante la battaglia dello Stretto di Danimarca non riuscirono a provocare gravi danni agli avversari.

L'affondamento dello Hood in un dipinto di J.C. Schmitz-Westerholt. In primo piano, la nave britannica Prince of Wales.

▶ 05:52:30" lo Hood aprì il fuoco contro il Prinz Eugen, seguito 30" dopo dalla Prince of Wales che prese di mira la Bismarck.

Lo scambio a fuoco fu intensissimo: i tiri si fecero sempre più precisi col passare dei secondi e alle 05:56 la Prince of Wales centrò la Bismarck passandola da parte a parte a prua e provocandole una falla di un metro e mezzo, dalla quale iniziò a perdere carburante e contemporaneamente ad imbarcare acqua. In quegli stessi attimi anche il Prinz Eugen mise a segno il primo colpo, centrando lo Hood e facendo esplodere una catasta di munizioni antiaeree. Lo Hood venne colpito altre due volte, senza gravi conseguenze, ma alle 06:00 la Bismarck sparò la sua quinta salva dalla distanza di 15.700 metri con entrambi i suoi due gruppi di torrette: i primi 4 colpi esplosi dalle coppie di cannoni delle torrette A e B caddero in acqua, ma la salva successiva sparata dalle torrette C e D trovò il bersaglio, centrando lo Hood nell'area dell'albero maestro. Un singolo proiettile da 38 cm della Bismarck penetrò nella stiva facendo esplodere le riserve di munizioni; estendendo la deflagrazione ai serbatoi di carburante, provocò un getto di fiamme alto 400 metri. Pochi istanti dopo il "*Mighty Hood*", da oltre 20 anni orgoglio della Royal Navy, esplose spaccandosi in due tronconi. Erano trascorsi 8 minuti da quando aveva sparato i primi colpi e solo 5 da quando la Bismarck aveva iniziato a bersagliarla; altri tre e sarebbe affondata portando con sé 1.415 uomini del suo equipaggio compresi Holland e Kerr. I superstiti sarebbero stati soltanto tre.

Il Norfolk era intanto giunto a tiro, ma era ormai troppo tardi per intervenire nel combattimento;

LÜTJENS CONTRO LINDEMANN: INSEGUIRE O FUGGIRE?

Lo scontro tra i due alti ufficiali tedeschi su come proseguire l'azione dopo l'affondamento dello Hood rifletteva le loro diverse e distinte funzioni di comando. Come comandante della Bismarck, Lindemann era innanzitutto un tattico e non aveva alcun dubbio che l'obiettivo immediato della sua nave fosse quello di distruggere la Prince of Wales. Lütjens, al contrario, in qualità di capo della flotta e comandante della squadra, analizzava la situazione a livello strategico e operativo. I suoi ordini erano chiari: attaccare i convogli era la sua priorità, e non doveva affrontare rischi eccessivi. Tuttavia, il *Großadmiral* Raeder aveva anche ordinato a Lütjens di essere audace e fantasioso, di accettare la battaglia se inevitabile, e di condurla vigorosamente fino in fondo. Gli ordini di Raeder non potevano comprendere un successo spettacolare come quello appena ottenuto, e forse Lütjens avrebbe potuto interpretarli in senso più aggressivo. Tuttavia Raeder era spietato verso chi trasgrediva i suoi ordini e Lütjens non era intenzionato ad essere il terzo capo di una flotta sollevato dall'incarico dal *Großadmiral* per aver contraddetto i suoi ordini.

CREATIVE COMMONS

Da sinistra, l'ammiraglio Günter Lütjens e Ernst Lindemann, capitano di vascello e della corazzata Bismark. Morirono entrambi nell'affondamento della nave.

Sopra, i superstiti della Bismarck vengono tratti in salvo dall'incrociatore pesante inglese Dorsetshire.

anche la più potente Prince of Wales dovette sganciarsi a tutta velocità prima che le due navi tedesche potessero concentrare il fuoco su di lei: tra le 06:02 e le 06:04 venne colpita ben sette volte ma riuscì comunque a guadagnare distanza grazie alla fitta cortina fumogena che si lasciava dietro.

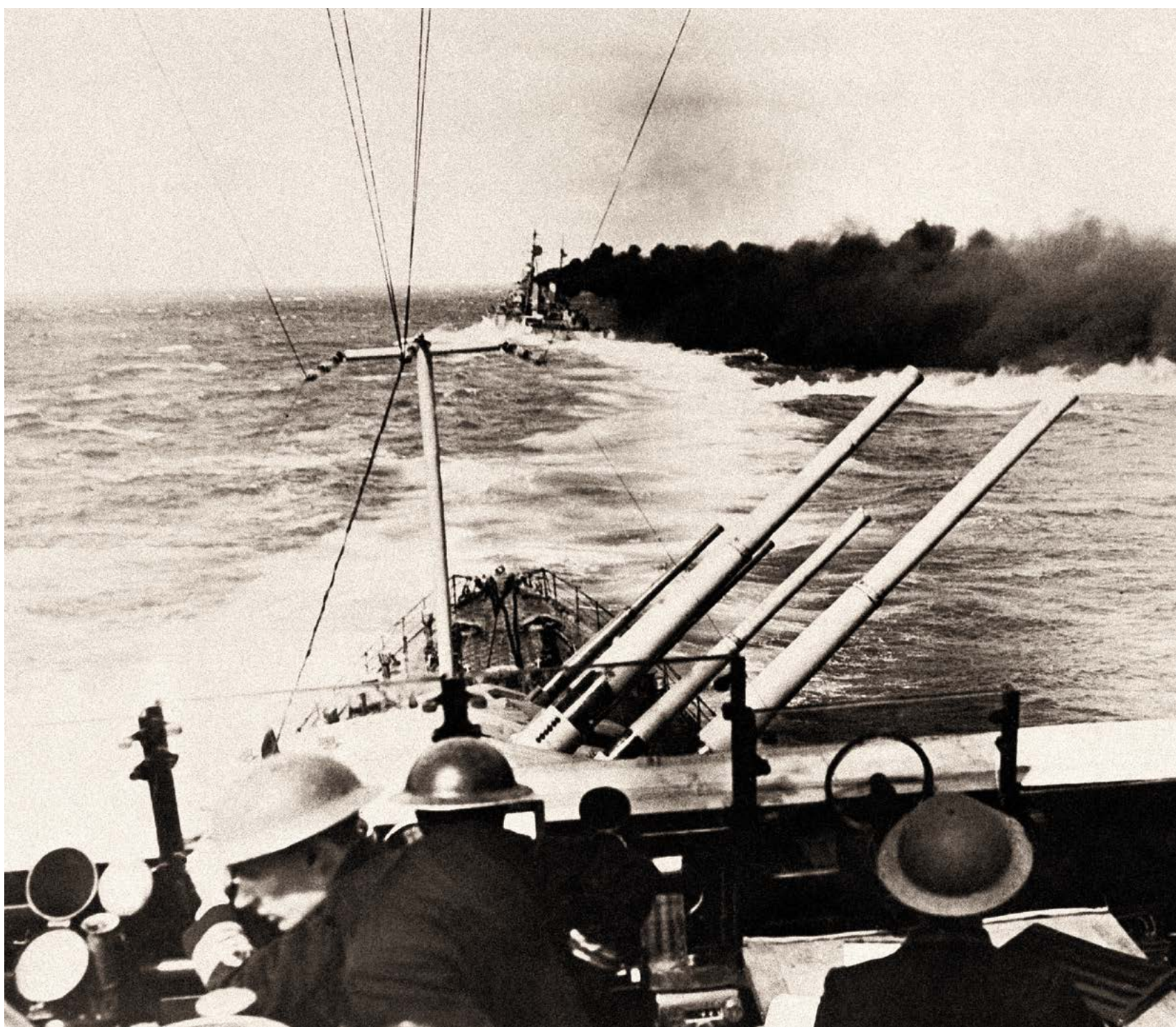
Sulla Bismarck l'entusiasmo per l'affondamento dello Hood era alle stelle, ma i tedeschi volevano inseguire anche la Prince of Wales per darle il colpo di grazia. Il capitano della nave, Ernst Lindemann, avanzò la proposta all'ammiraglio Lütjens, ma questo rifiutò, nonostante la decisa insistenza del suo subordinato: Lütjens aveva infatti ricevuto da Raeder il preciso e tassativo ordine di evitare inutili combattimenti con la Royal Navy, specialmente quando ciò poteva comportare ulteriori danni che avrebbero compromesso la missione della Bismarck. Interruppe così il combattimento e ordinò di fare rotta a ovest.

La Bismarck era danneggiata, ma avrebbe potuto mettersi in salvo raggiungendo il porto di Brest. Invece la scia iridescente di carburante che lasciava dietro di sé la condannò: il 26 maggio un ricognitore britannico la individuò, segnalandone la posizione e avviando la spietata caccia che portò al suo affondamento. Nella notte il siluro di uno Swordfish piazzò un colpo decisivo al timone e, nonostante i frenetici tentativi dell'equipaggio, la Bismarck iniziò a girare in tondo, condannata dagli attacchi combinati dal mare e dal cielo. Alle 23:40, l'ammiraglio Lütjens inviò a Berlino il suo ultimo messaggio "Nave non più manovrabile. Combatteremo fino all'ultimo colpo. Lunga vita al Führer". Lindemann e la gran parte dei 2.200 uomini del suo equipaggio finirono negli abissi con la nave. • ***(Nicola Zotti)***

Nella notte la Bismarck fu colpita da un siluro e iniziò a girare in tondo: era ormai condannata. Poco dopo finì negli abissi con i comandanti e l'intero equipaggio

PAROLA D'ORDINE: AFFAMARE MALTA

NELL'ESTATE 1942 GLI ALLEATI INVIARONO DUE CONVOGLI IN SOCCORSO DELLA POPOLAZIONE DELL'ISOLA, SOFFERENTE PER I BOMBARDAMENTI. LE FORZE DELL'ASSE CERCARONO IN TUTTI I MODI DI IMPEDIRLO, CON UN GROSSO IMPEGNO DELL'ITALIA

AP. CREATIVE COMMONS

Con il passare dei mesi, nel pieno ormai delle operazioni del Secondo conflitto mondiale, l'importanza militare di Malta sullo scacchiere bellico si era andata facendo progressivamente sempre più evidente. La "portaerei inaffondabile" al centro del Mediterraneo, come l'aveva definita il premier inglese Winston Churchill, si era infatti rivelata una spina nel fianco delle forze dell'Asse che operavano in Africa Settentrionale: dai suoi porti e aeroporti partivano pericolosi raid per interrompere il flusso di imbarcazioni che quotidianamente sostenevano lo sforzo bellico contro le truppe britanniche. L'Italia aveva anche programmato la sua conquista, ma più per ragioni nazionalistiche che per soddisfare le proprie immediate necessità strategiche. Queste ultime avevano poi alla fine preso il sopravvento, spingendo lo stesso generale tedesco Erwin Rommel a sottolineare, a pochi mesi dal suo arrivo in Africa nel maggio 1941, che "senza Malta l'Asse finirà con il perdere l'Africa Settentrionale". In attesa di organizzare una forza di spedizione in grado di conquistare la preziosa isola, l'Asse iniziò una duplice, intensa offensiva articolata nel blocco navale e sottomarino e nel sistematico bombardamento aereo: se Malta non fosse caduta per fame, sarebbe stata ridotta in macerie.

IL PIANO "HERKULES"

Il più convinto sostenitore della necessità di conquistare Malta era il comandante in capo del fronte meridionale tedesco, il maresciallo Albert Kesselring, che coordinava anche le operazioni aeronavali nel Mediterraneo insieme al Comando Supremo italiano, e sopraintendeva all'afflusso di rinforzi e rifornimenti per l'Afrikakorps, il contingente tedesco operativo in Nord Africa. Kesselring aveva più volte sottoposto a Hitler il suo piano – denominato "Herkules" e omologo del piano italiano "C3" – per l'invasione dell'isola, ma il dittatore tedesco esitava, rinviava la decisione e prendeva tempo un po' per la diffidenza maturata, dopo l'esito non particolarmente incoraggiante della conquista di Creta del maggio 1941, verso gli assalti aviotrasportati, che costituivano uno dei punti di forza dell'operazione, e un po' nella speranza che il suo beniamino Rommel risolvesse la questione con una delle sue strepitose avanzate.

Nel maggio 1942, infatti, Rommel aveva iniziato l'offensiva che dai confini della Libia lo avrebbe portato fino a El Alamein. Le scorte di rifornimenti accumulate in Libia grazie ai successi ottenuti con l'assedio di Malta avevano convinto la "Volpe del deserto" di poter assestare un'ultima spallata ai britannici arrivando fino ad Alessandria d'Egitto. Per questa impresa, che si ▶

LE FORZE IN CAMPO

FORZE DELL'ASSE
- 2 navi da battaglia
- 2 incrociatori pesanti
- 4 incrociatori leggeri
- 17 cacciatorpediniere
- 15 sommergibili
- 497 aerei

FORZE BRITANNICHE
- 2 portaerei
- 1 nave da battaglia
- 11 incrociatori leggeri
- 43 cacciatorpediniere
- 17 mercantili
- unità ausiliarie

PERDITE ITALIANE
- 1 nave da battaglia danneggiata
- 1 incrociatore pesante affondato
- 1 cacciatorpediniere danneggiato
- 43 aerei distrutti
- oltre 600 morti

PERDITE BRITANNICHE
- 1 incrociatore leggero affondato
- 5 incrociatori leggeri danneggiati
- 5 cacciatorpediniere affondati
- 3 cacciatorpediniere danneggiati
- 6 mercantili affondati
- 3 mercantili danneggiati
- 1 dragamine affondato
- 30 aerei distrutti
- oltre 300 morti
- 216 prigionieri

A sinistra, un incrociatore britannico stende una barriera di fumo per consentire ai convogli inglesi di portare soccorso a Malta, superando l'ostacolo dell'incombente flotta italiana. Sopra, velivoli italiani bombardano il porto di Malta.

Sotto, il Feldmaresciallo Erwin Rommel nel 1942: era stato nominato personalmente da Hitler comandante delle truppe tedesche in Africa.

▶ rivelerà illusoria, aveva chiesto e ottenuto i necessari rinforzi aerei, sottraendoli proprio alla campagna aeronavale contro l'isola mediterranea. Peraltro, anche sul fronte orientale contro i sovietici l'Esercito tedesco si trovava nella necessità di attingere ai velivoli che la Luftwaffe aveva schierato nello scacchiere sud, rendendo ormai impraticabile la capillare copertura aerea dei cieli di Malta che stava mettendo l'isola in ginocchio.

Gli alleati inviarono in soccorso ai maltesi e alla loro guarnigione di stanza sull'isola due convogli per un totale di 17 mercantili

I DUE CONVOGLI

L'allentamento della pressione su Malta fu immediatamente notata dal Quartier Generale alleato che pensò di approfittarne per mandare al martoriato popolo maltese e alla ormai esangue guarnigione dell'isola i rifornimenti di cui avevano disperato bisogno. L'operazione prevedeva l'invio contemporaneo di due convogli: uno, denominato "Harpoon", sarebbe partito da Gibilterra con 6 mercantili, e il secondo, "Vigorous", avrebbe invece preso avvio da Alessandria con altri 11 mercantili. Con due convogli da affrontare contemporaneamente, anche la flotta italiana e il suo appoggio aereo avrebbero dovuto dividersi, consentendo alle navi di scorta ai convogli stessi di fronteggiare un numero di nemici inferiore. Il convoglio Harpoon, al comando del viceammiraglio Alban Curteis – responsabile della forza di copertura a distanza con la corazzata Malaya, le portaerei Argus e Eagle, gli incrociatori Kenya, Charybdis e Liverpool – insieme al capitano di

vascello Cecil Campbell Hardy – incaricato della scorta ravvicinata con l'incrociatore antiaereo Cairo e i cacciatorpediniere Bedouin, Marne, Matchless, Ithuriel e Partridge – lasciò Gibilterra l'11 giugno, ma il 12 l'Alto Comando della Regia Marina italiana (Supermarina) era già informato della sua partenza, predisponendosi ad intercettarlo con una squadra comandata dall'ammiraglio Alberto Da Zara. Anche il convoglio Vigorous, guidato dal

LE NAVI DELLO SCONTRO

INCROCIATORE TRENTO (ITALIA)

TIPO: incrociatore pesante classe Trento
ENTRATA IN SERVIZIO: 1929
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 13.548
VELOCITÀ MASSIMA: 35 nodi
LUNGHEZZA: 197 metri
LARGHEZZA: 20,6 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni da 203 mm, 16 da 100 mm, 8 tubi lanciasiluri da 533 mm
CORAZZATURA: 70 mm cintura; 100 mm torrette

CORAZZATA MALAYA (INGLESE)

TIPO: Corazzata classe Queen Elizabeth
ENTRATA IN SERVIZIO: 1916
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 33.790
VELOCITÀ MASSIMA: 24 nodi
LUNGHEZZA: 196 metri
LARGHEZZA: 27,6 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni da 381 mm, 14 da 152 mm, 2 antiaerei da 76 mm, 4 tubi lanciasiluri da 533 mm
CORAZZATURA: 330 mm cintura; da 270 mm a 330 mm torrette

PORTAEREI EAGLE (INGLESE)

TIPO: portaerei classe Eagle
ENTRATA IN SERVIZIO: 1924
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 22.200
VELOCITÀ MASSIMA: 24 nodi
LUNGHEZZA: 203 metri
LARGHEZZA: 35 metri
ARMAMENTO: 9 cannoni da 152 mm, 5 antiaerei da 102 mm
Aerei imbarcati: 25-30

La nave da battaglia Littorio, ammiraglia della flotta italiana. In basso, Malta in un'immagine satellitare.

contrammiraglio Philip Vian, partì da Alessandria l'11 giugno, ma a scaglioni, per riunirsi in alto mare il 13: non ebbe migliore fortuna perché anch'esso venne individuato immediatamente, e una squadra italiana, condotta dell'ammiraglio Angelo Iachino, salpò dal porto di Taranto per intercettarla verso le 13:00 del 14 giugno. Al comando di Iachino c'erano le navi da battaglia Littorio e Vittorio Veneto, gli incrociatori pesanti Trento e Gorizia e gli incrociatori leggeri

Giuseppe Garibaldi ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, scortati da dodici cacciatorpediniere. Cinque ore dopo, alle 18:00, un ricognitore britannico avvistò la formazione italiana allertando il comando della Royal Navy. Il convoglio Vigorous, che nel frattempo si era ridotto perché due dei suoi mercantili erano stati affondati da bombardieri tedeschi, venne informato della minaccia incombente: continuando su quella rotta, alle 7 del mattino del 15 giugno avrebbe incontrato la flotta italiana in condizioni di netta inferiorità, 8 incrociatori leggeri e 25 cacciatorpediniere britannici contro due corazzate, 4 incrociatori e 12 cacciatorpediniere italiani. Vigorous proseguì con cautela, confidando nella protezione della propria aviazione fino all'una di notte, ma poi fu costretto a manovrare per cercare di evitare lo scontro.

LA VALLE DELLE BOMBE

Nel frattempo, la ricognizione aerea britannica perlustrava il mare alla ricerca della flotta nemica per attaccarla dall'aria. Sul cacciatorpediniere Legionario era però stato installato – era la prima volta che accadeva su una nave italiana dall'inizio della guerra - un radar Dete tedesco: grazie a esso, Iachino riuscì per alcune ore a evitare di essere intercettato, proseguendo la propria marcia di avvicinamento al Vigorous. Al mattino, però, i piloti alleati ebbero fortuna e la flotta italiana venne scoperta e attaccata. La nave da battaglia Littorio fu colpita a prua da un siluro lanciato da un aereo inglese e di striscio da una bomba sganciata da un bombardiere statunitense. L'incrociatore pesante ▶

UNA VITTORIA DIMEZZATA

Nella Battaglia di Mezzo Giugno le armi italiane e tedesche ottennero la vittoria e gli stessi britannici non ebbero difficoltà ad ammetterlo. Malta non era stata rifornita e i britannici avevano perso un incrociatore, tre cacciatorpediniere e due mercantili avendo provocato di contro l'affondamento del Trento e danni minori alla Littorio. Nuovi convogli da Alessandria d'Egitto partirono solo quando l'Ottava Armata riuscì a conquistare la Libia. Il corso degli eventi in Africa Settentrionale aveva reso le operazioni navali nel Mediterraneo centrale più pericolose. Ritirandosi fino ad El Alamein, infatti, i britannici persero uno degli aeroporti impiegati per la copertura aerea, e con i velivoli dell'Asse capaci di interferire sulla direttrice della rotta per Malta, il rischio era troppo alto. Il conflitto aereo, però, decise in alcune occasioni il corso degli eventi anche a vantaggio dei britannici: il dirottamento degli aerei dall'assedio di Malta all'avanzata di Rommel rese impossibile all'Asse replicare, nella seconda metà del 1942, gli straordinari risultati ottenuti in precedenza, quando su 30 navi britanniche che salparono per Malta, dieci erano state affondate lungo il tragitto, altrettante si erano ritirate danneggiate, tre erano affondate all'arrivo e solo sette erano riuscite a consegnare a destinazione i propri carichi.

Il generale tedesco Albert Kesselring. Al centro, un aereo Savoia Marchetti S.M.79 in volo sul Mediterraneo.

▶ Trento fu invece colpito da un aerosilurante, rimanendo immobilizzato e venendo alla fine affondato dopo qualche ora dal sommergibile inglese P.35 che lo sorprese mentre due cacciatorpediniere, rimaste indietro, tentavano di rimorchiarlo in salvo.

Il grosso della formazione italiana aveva però proseguito secondo gli ordini, mentre nella notte anche il convoglio britannico aveva affrontato un combattimento: attaccato da motosiluranti tedesche, aveva subito la perdita di un cacciatorpediniere, affondato, e di un incrociatore, il Newcastle, danneggiato. Alle 04:30 il convoglio Vigorous, ritenendo che la squadra italiana avesse subito danni tali da essere costretta a ritirarsi, riprese la sua rotta in direzione di Malta per portare a compimento la propria missione. Alle 08:00, però, il suo comandante Vian fu avvisato dalla ricognizione aerea che la flotta italiana era praticamente intatta e stava anzi procedendo rapidamente contro il suo convoglio. L'ammiraglio britannico, sentendosi ormai in trappola, decise di abbandonare l'impresa e, invertita la marcia, fece rotta verso Alessandria. Fu una decisione obbligata, anche se il tratto di mare tra Creta e l'Egitto che

avrebbe dovuto attraversare era una zona estremamente pericolosa, tanto da essersi guadagnata tra i marinai britannici il soprannome di "Bomb Valley". In effetti, la "Valle delle bombe" anche in questa occasione non smentì la sua fama sinistra: una formazione di Junkers Ju 87, i micidiali Stuka, affondò due cacciatorpediniere, e l'incrociatore Birmingham venne gravemente danneggiato. Il resto del convoglio proseguì, inseguito come un'ombra da Iachino, riuscendo infine a raggiungere la salvezza nel porto di

LA BATTAGLIA IN BREVE

Nella prima metà del 1942, il blocco italo-tedesco di Malta aveva portato l'isola controllata dai britannici sull'orlo della capitolazione per fame ed esaurito le sue risorse belliche. Quando però gran parte della forza aerea dell'Asse operante nel Mediterraneo venne dirottata sul Fronte Russo e in appoggio all'offensiva di Rommel in Egitto, la Royal Navy pensò di approfittarne per inviare all'isola gli indispensabili rifornimenti. Due convogli partirono contemporaneamente verso Malta: "Vigorous" da Alessandria d'Egitto e "Harpoon" da Gibilterra. La Regia Marina era però vigile e li intercettò entrambi: le due battaglie aeronavali che seguirono costrinsero entrambi i convogli a rientrare alle loro basi di partenza con gravi perdite. Solo due mercantili del convoglio Harpoon arrivarono a destinazione, ma furono sufficienti a rinvigorire la resistenza dell'isola e a ridare speranza ai suoi difensori.

IL CONTROVERSO DESTINO DELL'INVASIONE DI MALTA

L'invasione di Malta – Operazione Herkules per i tedeschi e Operazione C3 per Supermarina – era programmata verso la metà di luglio del 1942 per dare il tempo di addestrare le truppe necessarie all'impresa, tra le quali anche la 185ª divisione Folgore. Erwin Rommel aveva sostenuto l'invasione di Malta fino al punto di chiedere a Hitler l'incarico di guidarla, rendendosi disponibile a destinare all'impresa anche truppe dell'Afrikakorps. Hermann Göring, capo della Luftwaffe, si oppose però all'progetto, temendo che si sarebbe trasformato in un'altra catastrofe per i suoi paracadutisti, come era già accaduto a Creta: una preoccupazione peraltro condivisa da Hitler. Albert Kesselring promosse instancabilmente "Unternehmen Herkules", ma anche lui alla fine dovette arrendersi quando divenne evidente che troppe unità aeree e di terra, compresa la stessa Folgore, erano state dirottate per sostenere la spinta di Rommel in Egitto, annullando così ogni possibilità di successo.

Kingsway Street, strada principale di La Valletta, invasa dalle macerie dopo i bombardamenti del 1942.

Alessandria, dopo aver subito un'ultima perdita, l'incrociatore Hermione, affondato da un sommergibile tedesco. L'azione di Vigorous si era conclusa con un completo fallimento.

VITTORIA ITALIANA

Nel frattempo, al largo della Sardegna, a partire dalle 09:00 del 14 giugno, anche il convoglio Harpoon era stato attaccato da sommergibili e aerei italiani: un mercantile venne affondato e l'incrociatore Liverpool, danneggiato, dovette rientrare sotto scorta a Gibilterra. Per intercettare il convoglio britannico, la 7ª Divisione al comando dell'Ammiraglio Da Zara era salpata dal porto di Cagliari alle 16:30 del 13 giugno. Era composta dagli incrociatori Eugenio di Savoia e Montecuccoli, e da 7 cacciatorpediniere che però si ridussero presto a 5 - Alfredo Oriani, Ascari, Premuda, Ugolino Vivaldi e Lanzerotto Malocello - perché 2 furono costretti a rientrare per avarie al motore. Alle 05:30 del 15 giugno, 25 miglia a sud-ovest di Pantelleria, le due flotte si avvistarono reciprocamente. Nove minuti dopo iniziò il combattimento: la scorta britannica contro il naviglio italiano. Dopo tre ore, alle 08:30, l'ammiraglio Da Zara, convinto di aver conseguito una grande vittoria, ruppe il contatto, lasciando le navi nemiche danneggiate all'intervento distruttivo dell'aviazione. La sua decisione di abbandonare il combattimento di Pantelleria fu quantomeno prematura: sarebbe infatti emerso in seguito che nello scontro a fuoco tra le due formazioni gli italiani avevano danneggiato gravemente solo i cacciatorpediniere inglesi Bedouin e Partridge, e centrato con un colpo da 152 mm l'incrociatore Cairo, lesionandolo in modo lieve. Nel pomeriggio le navi britanniche furono sottoposte ad altri attacchi aerei e nella notte ebbero la sfortuna di incappare in un esteso campo minato al largo di Malta: solo due mercantili alla fine riuscirono a raggiungere l'isola. Da parte italiana, invece, si lamentò il danneggiamento del cacciatorpediniere Vivaldi, costretto a rientrare alla base, mentre i due incrociatori avevano subito un colpo ciascuno, registrando scarsi danni.

Lo scontro di Pantelleria fu considerato come una vittoria italiana, tuttavia non essendo stato portato fino in fondo non poteva essere considerato risolutivo

Lo scontro di Pantelleria fu considerato come una vittoria italiana, tuttavia non essendo stato portato fino in fondo non poteva in alcun modo essere considerato risolutivo. L'operazione britannica, dal canto suo, aveva ottenuto il parziale successo di far arrivare a Malta due mercantili con il loro carico, costituito non solo da beni materiali, ma soprattutto dal supporto morale, decisivo per il proseguimento del conflitto. • *(Nicola Zotti)*

A sinistra, nella pagina a fianco, un mezzo da sbarco tedesco. L'operazione C3, o Herkules in tedesco, doveva essere condotta sotto il controllo della Regia Marina.

DISASTRO ALLEATO SUL PACIFICO

IL 27 FEBBRAIO 1942 LA FLOTTA GIAPPONESE TRAVOLSE AMERICANI, AUSTRALIANI, OLANDESI E BRITANNICI COSTRINGENDO LE LORO FORZE TERRESTRI DI GIAVA, RIMASTE PRIVE DI APPOGGIO NAVALE E RIFORNIMENTI, A CAPITOLARE POCO DOPO

La Seconda guerra mondiale in Oriente era divampata come un incendio boschivo: a partire dall'attacco a Pearl Harbor del 7 dicembre 1941 il Giappone aveva condotto una vera e propria "guerra lampo" anfibia nel Sud Est asiatico contro Australia, Paesi Bassi, Gran Bretagna e Stati Uniti, invadendone i possedimenti affacciati sul Pacifico. Strappata in dicembre Hong Kong ai britannici e conquistate le basi americane di Guam e di Wake Island, a gennaio i nipponici attaccarono Burma, le Indie orientali olandesi, la Nuova Guinea e le Isole Salomone, poi entrarono a Manila, Kuala Lumpur, Rabaul e infine a Singapore. Partendo dalla colonia delle isole Palau, il Giappone conquistò basi nel Sarawak e nelle Filippine meridionali, nel Borneo orientale e a nord di Celebes. Convogli di truppe nipponiche, scortati da cacciatorpediniere e incrociatori con supporto aereo fornito da stormi di caccia che operavano dalle basi catturate e dalle portaerei, sciamavano ormai verso sud attraverso lo stretto di Makassar e nel Mare delle Molucche.

L'incrociatore pesante americano USS Houston a Giava il 6 febbraio 1942.

Le nazioni alleate avevano poco da opporre alla furia dispiegata dalle forze armate giapponesi, e quel poco, in campo navale, spesso risaliva alla Prima guerra mondiale: le sconfitte si susseguivano così irrimediabilmente l'una dopo l'altra. Il 13 febbraio 1942 gli Alleati cercarono senza successo, nella battaglia di Palembang, di impedire ai giapponesi di catturare il principale porto petrolifero nella parte orientale di Sumatra. La notte tra il 19 e il 20 febbraio, una forza alleata attaccò gli invasori giapponesi al largo di Bali nella battaglia dello Stretto di Badung. Sempre il 19 febbraio, i nipponici compirono due devastanti incursioni aeree su Darwin, in territorio australiano, con velivoli imbarcati su portaerei e altri mezzi basati a terra, privando così gli Alleati di una preziosa stazione di rifornimento navale che consentisse loro di sostenere le operazioni nelle Indie Orientali. Il successivo obiettivo giapponese sarebbe stata l'isola di Giava, importante possedimento olandese di interesse strategico per la produzione della gomma e l'estrazione del petrolio. Le prospettive per gli Alleati non erano rosee: avrebbero dovuto affrontare l'agguerrita Marina imperiale nemica con una forza raccogliticcia composta dal naviglio di quattro nazionalità diverse, poco avvezze a cooperare assieme e con equipaggi demoralizzati dall'esito dei precedenti attacchi e dal sentimento, sempre più diffuso, che i giapponesi fossero invincibili.

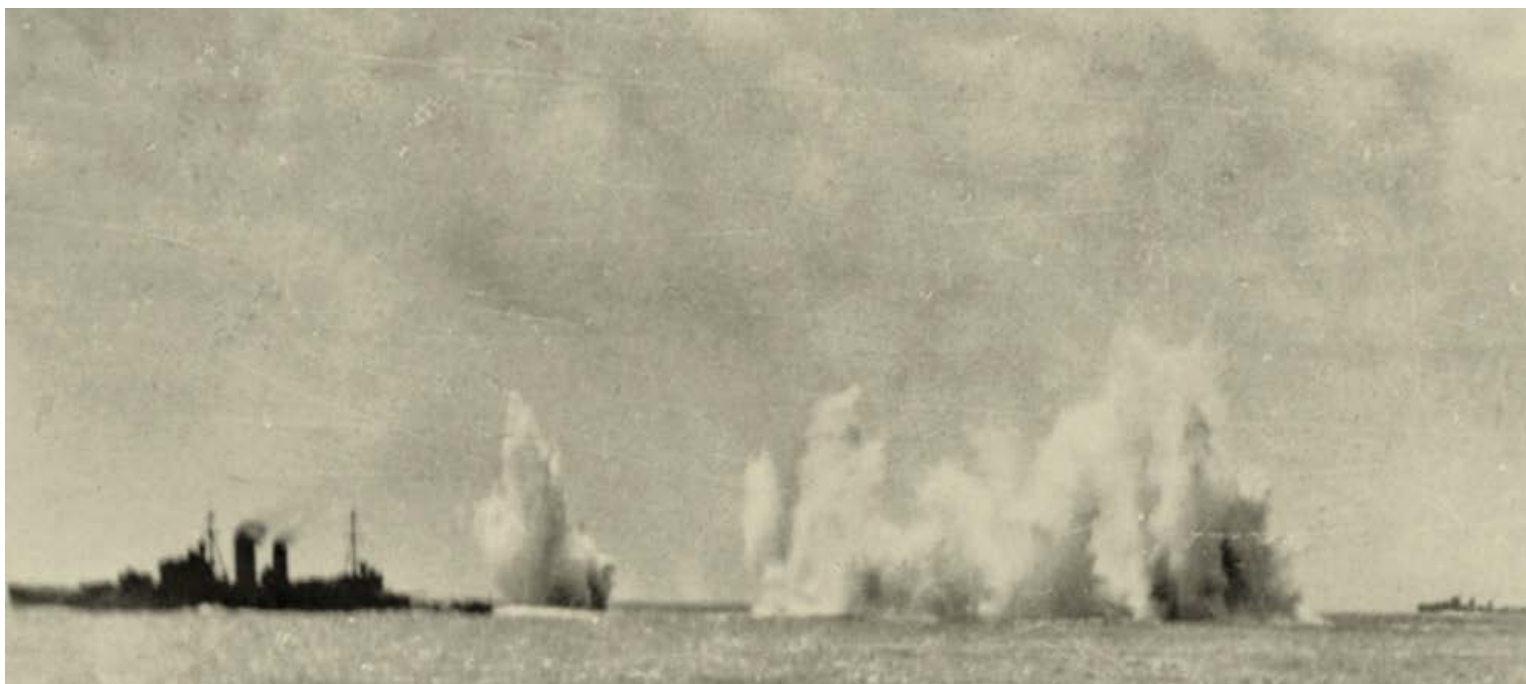
DISPARITÀ DI FORZE

Mentre il convoglio delle forze anfibie nipponiche muoveva spedito verso Giava, il 27 febbraio 1942 la principale forza navale alleata, al comando del contrammiraglio olandese Karel Doorman, fece rotta a nord-est di Surabaya per intercettarla durante l'avvicinamento lungo lo stretto di Makassar, tra il Borneo e l'isola indonesiana di Sulawesi. La flotta, denominata "Eastern Strike Force", consisteva in due incrociatori pesanti (HMS Exeter e USS Houston), tre incrociatori leggeri (l'ammiraglia di Doorman, HNLMS De Ruyter, HNLMS Java, HMAS Perth), e nove cacciatorpediniere (HMS Electra, HMS Encounter, HMS Giove, HNLMS Kortenaer, HNLMS Witte de With, USS Alden, USS John D. Edwards, USS John D. Ford e USS Paul Jones). ▶

LE FORZE IN CAMPO

ALLEATI
INCROCIATORI PESANTI Exeter (GB) [danneggiato] e Houston (USA)
INCROCIATORI LEGGERI De Ruyter e Java (Olanda) [affondati], e Perth (Australia)
CACCIATORPEDINIERE Electra, Jupiter [affondati] e Encounter (GB), Kortenaer [affondato], Witte de With (Olanda), Alden, John D. Edwards, John D. Ford e Paul Jones (USA).
MARINAI MORTI 2.300

GIAPPONESI
INCROCIATORI PESANTI Nachi e Haguro
INCROCIATORI LEGGERI Naka e Jintsū
CACCIATORPEDINIERE Yūdachi, Samidare, Murasame, Harusame, Minegumo, Asagumo [danneggiato], Yukikaze, Tokitsukaze, Amatsukaze, Hatsukaze, Yamakaze, Kawakaze, Sazanami e Ushio
MARINAI MORTI 36

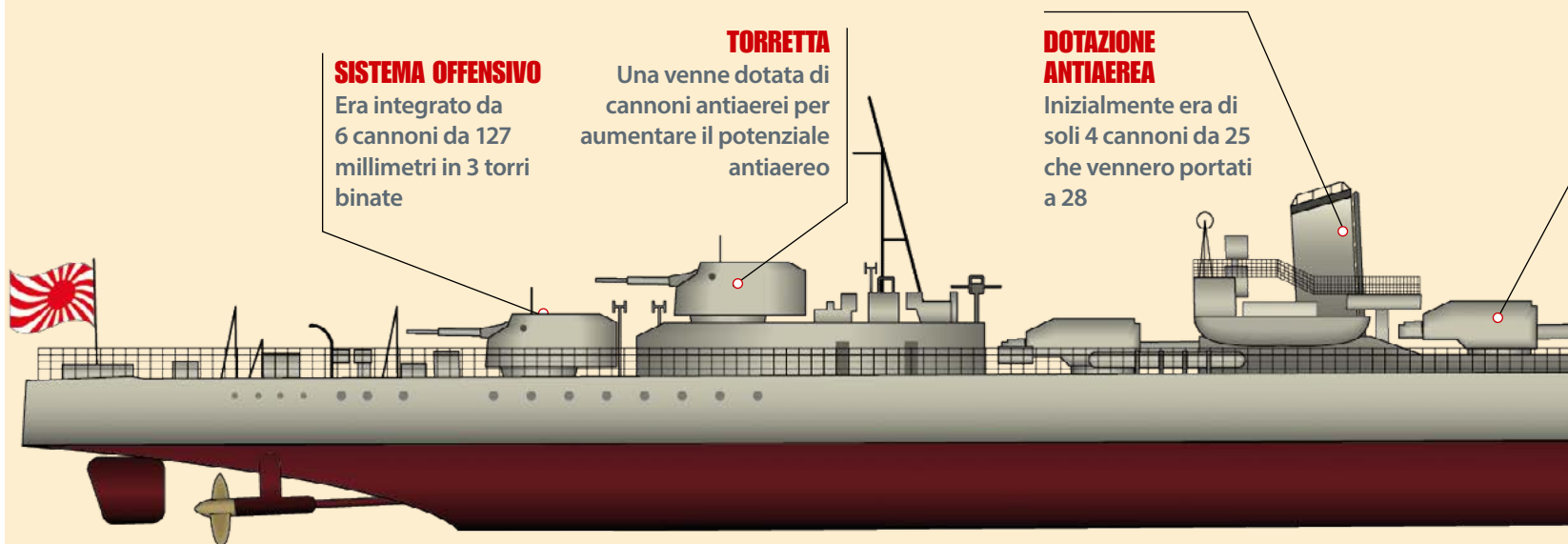
L'ammiraglio olandese Karel Doorman: trovò la morte durante la battaglia.

Gli incrociatori HMS Exeter (britannico) e HMAS Hobart (australiano) sotto attacco giapponese, il 15 febbraio 1942 nel mare indonesiano.

▶ La squadra navale giapponese a protezione del convoglio delle truppe da sbarco, comandata dal contrammiraglio Takeo Takagi, era invece composta da due incrociatori pesanti (Nachi e Haguro) e due leggeri (Naka e Jintsū) e 14 cacciatorpediniere: Yūdachi, Samidare, Murasame, Harusame (riuniti nel 4° Squadrone cacciatorpediniere al comando del Contrammiraglio Shoji Nishimura), Minegumo, Asagumo, Yukikaze, Tokitsukaze, Amatsukaze, Hatsukaze, Yamakaze, Kawakaze, Sazanami e Ushio. Gli incrociatori pesanti giapponesi, armati ciascuno di dieci cannoni da 8 pollici (203 mm) e degli ottimi siluri Tipo 93, erano molto più potenti di quelli alleati: in confronto, lo Exeter disponeva di solo sei cannoni da 8 pollici, mentre lo Houston avrebbe potuto sparare con sei dei suoi nove cannoni da 8 pollici, perché gli altri tre non erano più operativi dopo che la torretta di poppa era stata colpita da una bomba giapponese in un precedente attacco aereo.

L'unico possibile fattore di vantaggio da parte degli Alleati sarebbe stata la superiorità aerea, almeno durante il giorno, perché le cattive condizioni

CACCIATORPEDINIERE CLASSE KAGERO

I cacciatorpediniere classe Kagero erano i più avanzati cacciatorpediniere giapponesi tra il 1939 e il 1941. Nella battaglia di Giava parteciparono 4 cacciatorpediniere di questa classe: Yukikaze, Tokitsukaze, Amatsukaze, Hatsukaze.

DISEGNO: LUCIANO PARISI

meteorologiche avrebbero impedito all'aviazione giapponese di intervenire nel combattimento.

Anche prescindendo dalla differenza qualitativa e quantitativa tra le due squadre navali che stavano per scontrarsi, però, il problema maggiore per gli Alleati era rappresentato dalla difficoltà di agire in modo coordinato. Il loro obiettivo tattico consisteva nel superare lo sbarramento di fuoco prodotto dalle navi da battaglia giapponesi per giungere a tiro dei trasporti di truppe, un compito già particolarmente arduo di per sé, ma che si rivelò superiore alle capacità del pur coraggioso Doorman.

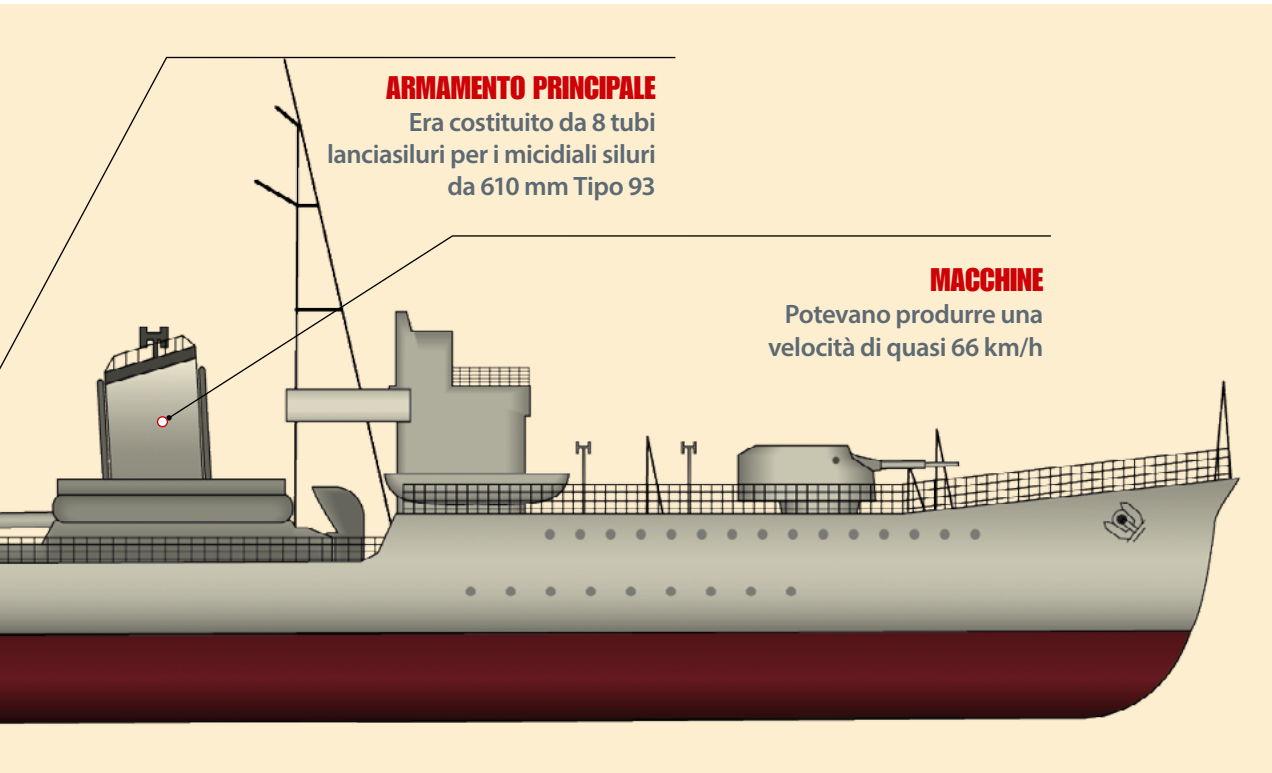
Il maltempo che, come anticipato, avrebbe impedito agli aerei giapponesi di alzarsi in volo, ostacolò in realtà anche le comunicazioni radio alleate, già disturbate dalle contromisure elettroniche nemiche: le informazioni della ricognizione, l'intervento della copertura aerea e le operazioni di comando e controllo ne risentirono pesantemente, tanto più che solo lo Exeter era dotato di radar, una tecnologia in quei giorni ancora poco diffusa e affidabile. La battaglia finì così per spezzettarsi in una serie di scontri slegati l'uno dall'altro, accomunati solo dai continui e caparbi tentativi di Doorman di sfondare la linea giapponese.

SOTTO IL FUOCO NIPPONICO

Le due flotte si avvistarono reciprocamente attorno alle 16:00 del 27 febbraio e si avvicinarono subito a distanza di tiro, aprendo il fuoco alle 16:16. Nonostante il recente aggiornamento – avvenuto con l'installazione del moderno radar di controllo di tiro delle artiglierie Tipo 284 –, i proiettili dello Exeter caddero tutti lontani dal nemico, mentre lo Houston riuscì a mettere a segno ▶

IL SILURO TIPO 93, L'ARMA SEGRETA GIAPPONESE

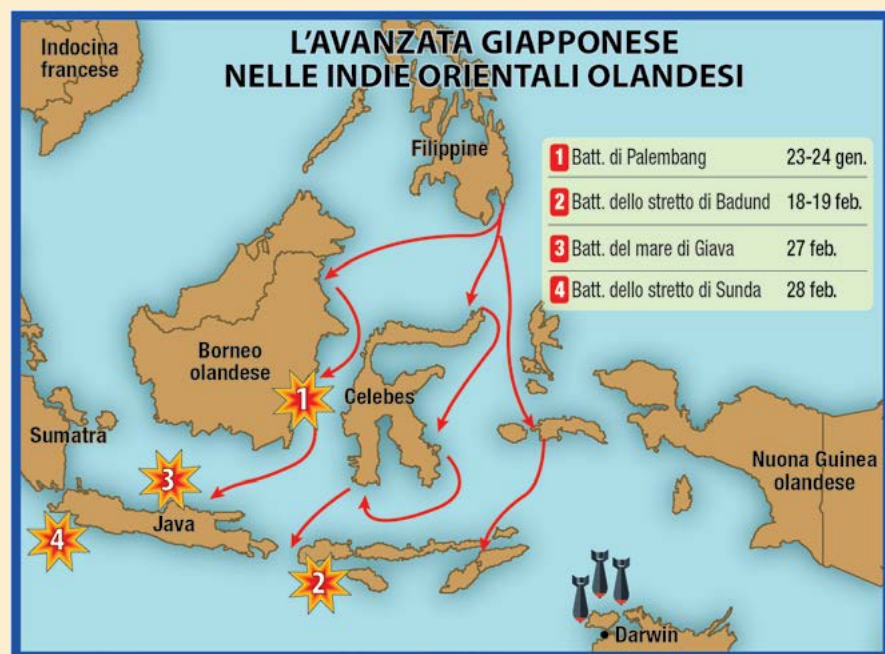
Gli ufficiali alleati erano increduli e sconcertati: le loro navi venivano colpite, e spesso affondate, da sommergibili assolutamente invisibili, o forse erano state minate da incursori abilissimi, capaci di sfuggire come fantasmi a ogni controllo? In realtà le imbarcazioni erano vittime del segreto meglio custodito e più prezioso della Marina imperiale giapponese: il siluro Tipo 93. Più potente, più veloce e con maggiore autonomia di ogni altro siluro in quei mari, era anche il più difficile da individuare grazie all'ossigeno puro con il quale veniva alimentata la combustione del suo motore: i siluri ad aria compressa, infatti, lasciavano dietro di sé una copiosa scia rivelatrice di gas di scarico, praticamente assente invece nel siluro Tipo 93. La distanza di lancio standard era di 22 chilometri, più che doppia rispetto ai siluri convenzionali, percorsa alla velocità di 90 chilometri all'ora: in meno di due anni il siluro Tipo 93 affondò 23 imbarcazioni nemiche, tra le quali anche la portaerei americana Hornet.

Sopra, un siluro giapponese Tipo 93 caduto in mani americane ed esposto a Washington durante la guerra.

> L'obiettivo tattico degli Alleati consisteva nel superare lo sbarramento di fuoco prodotto dalle navi da battaglia giapponesi per giungere a tiro dei trasporti di truppe

L'incrociatore britannico Exeter (a destra) era già stato danneggiato durante la battaglia del Río de la Plata (1939), primo grande scontro navale della seconda guerra mondiale.

un solo colpo, prendendo uno degli incrociatori avversari. L'unico risultato notevole di questo iniziale scambio di artiglieria fu il danneggiamento critico dello stesso Exeter, colpito nel locale caldaie da un proiettile da 8 pollici. La nave dovette ritirarsi dirigendosi verso Surabaya, scortata dal cacciatorpediniere olandese Witte de With. Le fila della "Eastern Strike Force" iniziarono così ad assottigliarsi. In seguito i giapponesi lanciarono due enormi salve di siluri – complessivamente ben 92 – ma solo uno di essi riuscì a fare centro, colpendo in pieno scafo il cacciatorpediniere olandese Kortenaer, che si spezzò in due e affondò rapidamente.

Nell'iniziale scambio di artiglieria fu danneggiato in maniera critica l'incrociatore pesante britannico Exeter, colpito nel locale caldaie: era l'unico dotato di radar

UNA STRATEGIA VINCENTE

Dopo l'attacco a Pearl Harbor la Marina Imperiale giapponese si lanciò alla conquista del Sud Est asiatico. In poche settimane era giunta fino alle Indie Orientali Olandesi, puntando a occupare le loro preziose riserve di petrolio e i centri di produzione della gomma: risorse essenziali tanto per l'apparato militare quanto per quello industriale. Giava e gli arcipelaghi limitrofi, in particolare, erano obiettivi di grande importanza strategica, perché formavano un baluardo meridionale alle conquiste fin lì ottenute e un ponte verso ulteriori avanzate. I vantaggi di un comando unificato e di una Marina ben addestrata e coesa furono decisivi: durante la battaglia di Giava, la Marina giapponese affrontò una squadra composta dal naviglio di ben quattro nazioni diverse, sottoposto però a un comando poco esperto per quanto coraggioso.

DISEGNO: LUCIANO PARISI

Il cacciatorpediniere britannico Electra, assegnato a coprire la ritirata dello Exeter, si impegnò in un duello con l'incrociatore leggero Jintsū e il cacciatorpediniere Asagumo, mettendo a segno diversi colpi ma subendo allo stesso tempo gravi danni alla sua sovrastruttura: delle sue quattro torrette, due furono messe fuori combattimento dai colpi nemici, una venne resa inutilizzabile da un grave incendio scoppiato alla sua base, e l'ultima esaurì presto le munizioni. Quando le fiamme divennero incontrollabili, fu ordinato l'abbandono della nave.

Da parte giapponese, invece, solo l'Asagumo subì danni significativi e fu costretto a ritirarsi. Attorno alle 18:00 la flotta alleata si sganciò dal combattimento, decisa a tornare all'attacco col calare della notte: la manovra di allontanamento riuscì anche grazie alla cortina fumogena disposta dai quattro cacciatorpediniere della U.S. Destroyer Division 58 (DesDiv 58), che sganciarono anche una salva di siluri, ma a troppo lunga distanza per risultare efficace.

La forza di Doorman compì invece un ampio giro facendo rotta a sud verso la costa di Giava, per poi piegare a ovest e a nord, nel tentativo di eludere il gruppo di scorta giapponese e piombare di sorpresa sul convoglio dei trasporti. Ma proprio durante questo movimento i cacciatorpediniere della DesDiv 58 statunitense, esauriti i siluri, abbandonarono di propria iniziativa la battaglia per tornare a Surabaya. Poco dopo, alle 21:25, sfortuna volle che lo Jupiter cozzasse contro

LA DOTTRINA NAVALE GIAPPONESE

Il cacciatorpediniere Natsuzuki dopo la guerra.

A partire dai primi anni Trenta, gli strateghi delle Forze Armate imperiali giapponesi avevano chiarito il quadro strategico dell'inevitabile guerra che li attendeva in un prossimo futuro e posto le basi per affrontarla. L'avversario più pericoloso per le ambizioni nipponiche erano considerati gli Stati Uniti: di questo Paese si sottovalutava la tenuta morale e la combattività, ma certo non l'enorme potenziale industriale. Principali teatri dello scontro sarebbero stati l'Oceano Pacifico e i mari del Sudest asiatico, e la Marina imperiale giapponese avrebbe dovuto affrontare un avversario in grado di schierare un impressionante numero di imbarcazioni da guerra, con una sproporzione di forze che andava in qualche modo colmata. Il Giappone puntò così sullo sviluppo dei cacciatorpediniere, il naviglio oceanico di minore stazza e dunque di più rapida costruzione, varando le migliori navi di questa categoria di tutta la Seconda guerra mondiale, come per esempio le classi le classi Shiratsuyu, Asashio, Kagero, Yukikaze e l'ultima e più perfezionata Akizuki. L'iniziale carenza di capacità antiaerea e antisommergibile venne corretta col tempo, trasformando i cacciatorpediniere giapponesi in efficaci mezzi di superficie in impieghi sia aggressivi e sia difensivi.

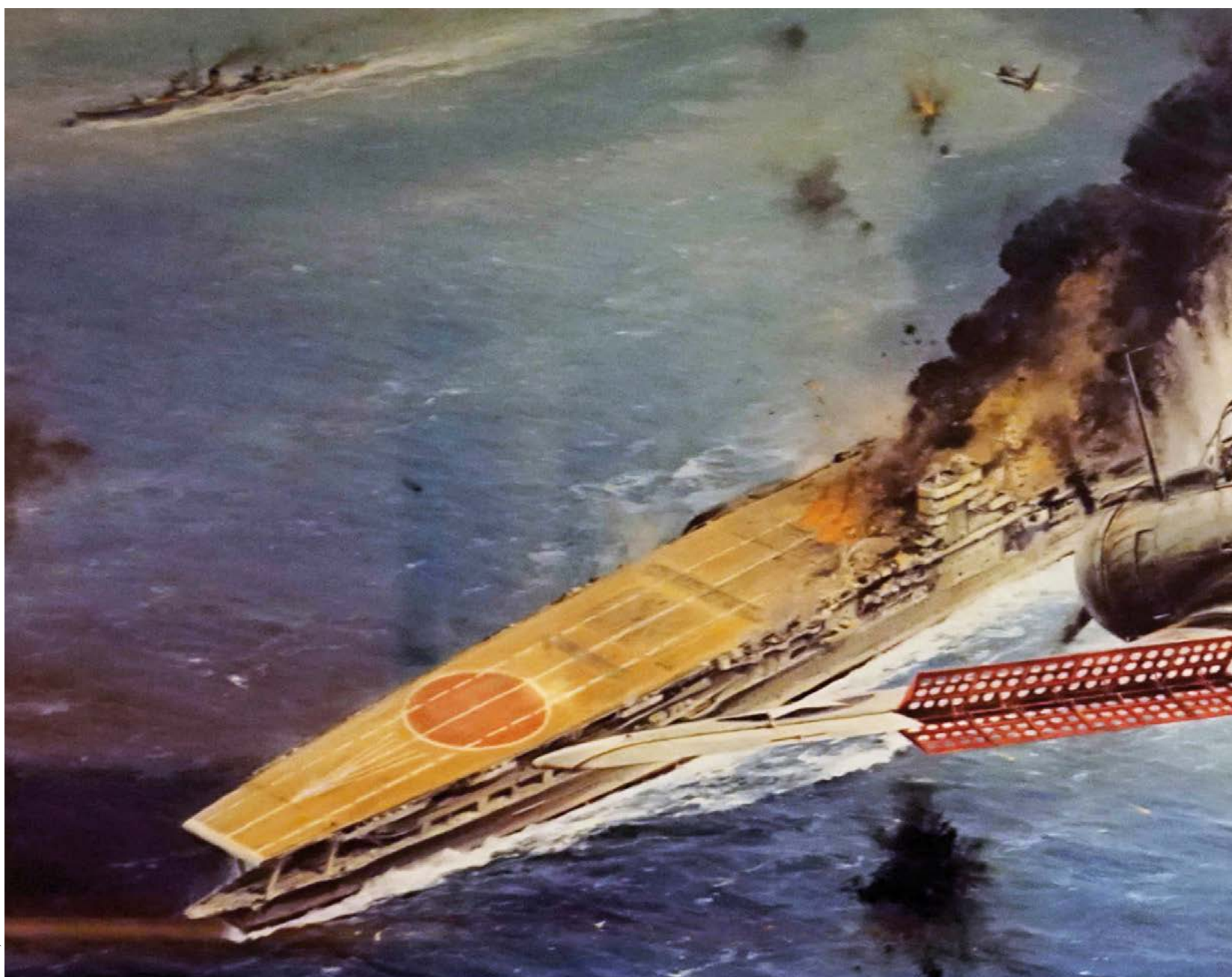
un ordigno del campo minato che difendeva Giava, affondando, mentre una ventina di minuti più tardi la flotta attraversò lo stretto di mare dove in precedenza era colato a picco il Kortenaer, e l'Encounter venne distaccato per portare in salvo i sopravvissuti.

Il comando di Doorman si era ormai ridotto a soli quattro incrociatori, ma l'ammiraglio olandese non desistette dai suoi propositi. La sua manovra diversiva non ingannò però l'ammiraglio Takagi, che non aveva abbassato la guardia, ma anzi attendeva soltanto il momento per contrattaccare. Alle 23:00 le due formazioni si scontrarono nuovamente, scambiandosi nel buio della notte colpi di cannone a lunga distanza. Decise quest'ultimo scontro una devastante salva di siluri giapponesi che colpì in pieno il De Ruyter e il Java affondandoli: Doorman e la maggior parte del suo equipaggio colarono a picco con il De Ruyter, e solo 111 furono i superstiti di entrambe e navi. Rimasero a galla – ma per poco – solo gli incrociatori Perth e Houston, con scarso carburante e ancor meno munizioni: seguendo le ultime istruzioni di Doorman, le due navi si ritirarono, arrivando a Tanjung Priok il 28 febbraio. La flotta alleata non riuscì a fermare la task force d'invasione giapponese, che si trovò libera di intervenire sulla terraferma: il sacrificio di 2.300 marinai diede soltanto un giorno di respiro ai difensori di Giava. Anche gli incrociatori Perth e Houston, unici scampati alla battaglia, ebbero un solo giorno in più di vita: usciti alle ore 21:00 del 28 febbraio dal porto di Tanjung Priok, dove i rifornimenti scarseggiavano, per dirigersi verso una base meglio attrezzata, vennero intercettati poco dopo le 23:00 da una potente flotta giapponese e affondati dopo un furioso combattimento notturno protrattosi per oltre un'ora. Persero così la vita altri 1.071 marinai, e 675 uomini furono presi prigionieri dai nipponici. • ***(Nicola Zotti)***

Guglielmo Alessandro, re dei Paesi Bassi (al centro), rende omaggio al ritratto dell'ammiraglio Karel Doorman durante la giornata in ricordo della battaglia di Giava, nel 2012.

MINISTERO DELLA DIFESA OLANDESE

UN DURO COLPO ALL'IMPERO DEL SOL LEVANTE

123RF, CREATIVE COMMONS

LA BATTAGLIA AL LARGO DELL'ATOLLO DEL PACIFICO VIDE L'INASPETTATO TRIONFO DELLA FLOTTA AMERICANA SU QUELLA, PIÙ ESPERTA E AGGUERRITA, DEI NIPPONICI. IL BILANCIO PER IL GIAPPONE FU TREMENDO: OLTRE ALLE 4 PORTAEREI FIORE ALL'OCCHIELLO DELLA MARINA, PERSE CENTINAIA DEI SUOI MIGLIORI PILOTI

L'8 dicembre 1941, all'indomani dell'attacco giapponese a Pearl Harbor, il presidente americano Franklin Delano Roosevelt aveva fatto alla Nazione una promessa: "Non importa quanto impiegheremo a punire questa aggressione premeditata: il popolo americano nella sua giusta potenza prevarrà con una vittoria assoluta". Le Forze Armate statunitensi erano ora chiamate a mantenerla. E gli americani, furiosi e sfiduciati, avevano bisogno di una scossa spettacolare che certificasse a loro stessi, prima ancora che al Giappone e al resto del mondo, l'orgoglio ritrovato e una ferrea volontà di riscossa. Gli alti comandi giapponesi, intanto, dibattevano da tempo su come ▶

LE FORZE IN CAMPO

FORZE AMERICANE
- 3 portaerei
- 7 incrociatori pesanti
- 1 incrociatore leggero
- 15 cacciatorpediniere
- 233 aerei imbarcati
- 127 aerei basati a Midway
- 16 sottomarini

FORZE GIAPPONESI
- 4 portaerei
- 2 corazzate
- 2 incrociatori pesanti
- 1 incrociatore leggero
- 12 cacciatorpediniere
- 248 aerei imbarcati
- 16 idrovolanti

DANNI E PERDITE AMERICANE
- 1 portaerei affondata (Yorktown)
- 1 cacciatorpediniere affondato
- circa150 aerei distrutti
- 307 uomini uccisi

DANNI E PERDITE GIAPPONESI
- 4 portaerei affondate (Akagi, Kaga, Soryu e Hiryu)
- 1 incrociatore pesante affondato
- 1 incrociatore pesante danneggiato
- 248 aerei distrutti
- 3.057 uomini uccisi
- 37 prigionieri

L'ammiraglio americano Chester W. Nimitz. A lui fu dato il compito di riorganizzare la Flotta del Pacifico. Grazie a lui gli Stati Uniti conseguirono molte vittorie navali. A sinistra, l'attacco Usa alle portaerei nipponiche.

IL PIANO DI YAMAMOTO

La strategia dell'ammiraglio Yamamoto era forse eccessivamente complessa e disperdeva il suo naviglio su un'area troppo vasta, ma dal punto di vista giapponese era indubbiamente un buon piano. Pur preparato frettolosamente dopo il raid di Doolitle, era comunque ben strutturato e assicurava una considerevole superiorità locale. Nell'area della battaglia principale, secondo le previsioni Yamamoto avrebbe contrapposto 4 portaerei, 4 portaerei leggere, 7 corazzate, 16 incrociatori e 46 cacciatorpediniere a solo tre portaerei, otto incrociatori e 15 cacciatorpediniere degli avversari. La disparità di forze sembrava schiacciante: solo nel numero di ponti portaerei, aerei disponibili e sottomarini vi era una sostanziale parità. Nonostante gli inconvenienti e gli imprevisti verificatisi durante l'esecuzione del piano, sembrava che Yamamoto avesse in mano tutte le carte per vincere. Indubbiamente la Kido Butai avesse avuto una ricognizione maggiore e più efficiente, oltre a un po' di fortuna, la battaglia avrebbe potuto essere diversa.

Yamamoto morì su un aereo abbattutto dagli americani durante la successiva battaglia delle isole Salomone.

▶ proseguire il conflitto. In seno all'esercito l'opinione più diffusa era quella che si dovesse insistere ad ampliare e rafforzare il cuneo che era stato inserito tra gli americani e i loro alleati del Commonwealth grazie alla conquista del Sud Est asiatico, eventualmente spingendosi fino all'Australia o minacciando l'India. La Marina nipponica, nella persona dall'autorevole e rispettato ammiraglio Isoroku Yamamoto, chiedeva invece che venisse ripresa l'iniziativa nel Pacifico centrale. A sciogliere ogni dubbio in merito fu proprio la risposta americana all'attacco a Pearl Harbor: un raid sul Giappone di pura valenza dimostrativa e di scarsa efficacia distruttiva effettuato da 16 bombardieri. Durante l'azione i piloti americani, guidati dal tenente colonnello James H. Doolittle risparmiarono cavallerescamente la residenza imperiale, un facile bersaglio al centro di Tokyo, ma era evidente a tutti che la vita dell'imperatore giapponese Hirohito era alla loro mercè, se solo avessero voluto andare fino in fondo. Esercito e Marina concordarono sulla necessità di evitare che una minaccia di tale portata potesse ripetersi, e convennero che ciò potesse essere ottenuto solo allontanando ulteriormente a est gli americani. Decisero dunque di attaccare il nemico nel Pacifico centrale, e l'obiettivo scelto fu l'atollo di Midway, che della potenza americana rappresentava l'estrema propaggine occidentale.

Dopo il raid sul Giappone, effettuato dagli americani in risposta al bombardamento subito a Pearl Harbor, Tokyo decise di attaccare l'atollo di Midway, possedimento Usa

AZIONE A SORPRESA

Per quanto convinto che gli Stati Uniti fossero stati pericolosamente sottovalutati, l'ammiraglio Yamamoto, che pure era la mente più aperta tra gli alti gradi imperiali nipponici, era giunto alla conclusione che i nemici fossero ormai a un passo dal

CREATIVE COMMONS

I piloti giapponesi dei temibili caccia Zero. A Midway non riuscirono a impedire la distruzione delle loro portaerei.

crollo morale: la nuova offensiva sarebbe stata dunque l'occasione decisiva per vincere la guerra. Il piano elaborato dal suo staff prevedeva di cogliere gli americani di sorpresa e conquistare Midway con uno sbarco anfibio, in modo da costringere quanto rimaneva della flotta avversaria a esporsi per poi poterla sconfiggere definitivamente nella "Kantai Kessen", la battaglia decisiva che, negli auspici, li avrebbe finalmente costretti ad accettare una proposta di pace. Di questi due presupposti strategici il primo, l'inerzia americana che avrebbe consegnato alla flotta giapponese l'assoluta iniziativa, si sarebbe dimostrato errato, e avrebbe di conseguenza impedito di mettere alla prova il secondo, la presunta debolezza del morale americano.

Ciò che Yamamoto non sapeva, e che nessuno in Giappone sospettava, era che l'Intelligence americana avesse invece decrittato, del codice della Marina imperiale JN25, quanto bastava per conoscere le intenzioni nipponiche. Di più: aveva anche già preso le opportune contromisure. Mentre la flotta giapponese entrava in mare, quella americana guidata dall'ammiraglio Chester ▶

Sotto, una delle portaerei americane, la Hammann, affonda, colpita dai siluri giapponesi. A sinistra, uno squadrone Douglas TBD-1 dell'aviazione americana in volo.

LE PRINCIPALI NAVI DELLA BATTAGLIA

PORTAEREI YORKTOWN (USA)

TIPO: portaerei classe Yorktown
ENTRATA IN SERVIZIO: 1937
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 25.900
VELOCITÀ MASSIMA: 32 nodi
LUNGHEZZA: 230 metri
LARGHEZZA: 33 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni bivalenti calibro 5 in/38, 16 da 1,1 in/75, 24 da 20 mm
AEREI IMBARCATI: 90

PORTAEREI AKAGI (GIAPPONE)

TIPO: portaerei derivata dalla classe Amagi
ENTRATA IN SERVIZIO: 1927
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 42.000
VELOCITÀ MASSIMA: 31 nodi
LUNGHEZZA: 261 metri
LARGHEZZA: 31 metri
ARMAMENTO: 10 cannoni da 20 cm, 6 da 12 cm, 12 da 12,7 cm, 14 da 2,5 cm
AEREI IMBARCATI: 68

INCROCIATORE MIKUMA (GIAPPONE)

TIPO: incrociatore pesante classe Mogami
ENTRATA IN SERVIZIO: 1923
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 11.200
VELOCITÀ MASSIMA: 37 nodi
LUNGHEZZA: 190 metri
LARGHEZZA: 29,72 metri
ARMAMENTO: 15 cannoni da 15,5 cm, 4 da 12 cm, 8 da 25 mm, 12 tubi lanciasiluri da 610 mm
CORAZZATURA: 100-140 mm cintura; 25 mm torrette

Nimitz era infatti già uscita da Pearl Harbor, e stava andandole incontro.

La "Rengo Kantai", la" Flotta Combinata" imperiale, era stata suddivisa in due elementi operativi: un gruppo era diretto a nord per effettuare una manovra diversiva tesa ad occupare capisaldi nelle isole Aleutine, mentre la componente

Per l'assalto su Midway i giapponesi prepararono una forza navale suddivisa in tre reparti, con due terzi delle portaerei concentrate nella Kido Butai

principale, al comando di Yamamoto, era destinata a compiere l'assalto su Midway. Si trattava di una forza poderosa e a sua volta distinta in tre reparti diversi: il primo riuniva le corazzate e le navi da battaglia ed era preparato a intervenire nel previsto

scontro risolutivo contro la flotta americana con tutto il volume di fuoco delle sue artiglierie. Il secondo era la Kido Butai, la "forza mobile" d'attacco comandato dal vice ammiraglio Chuichi Nagumo: qui erano concentrati i due terzi delle portaerei. La Kido Butai, però, era una specie di pugile dotato di un pugno devastante, ma pessimo nell'incassare i colpi avversari: le sue portaerei possedevano infatti difese antiaeree scadenti e avevano destinato solo pochi velivoli a protezione del convoglio; le navi di scorta, inoltre, erano state schierate in un ampio anello di ricognizione posto assai distante dalle portaerei, anziché cingerle da vicino. L'ultima componente della Rengo Kentai era costituita, infine, dalle forze da sbarco destinate a operare l'assalto anfibio su Midway.

UN ALLARME IGNORATO

Nessuno o quasi nel quartier generale imperiale dubitava che l'Aviazione giapponese avrebbe avuto il tempo di effettuare il bombardamento di Midway, distruggerne in un colpo solo le difese, ritornare sulle portaerei e riarmarsi prima che le portaerei americane, lanciato l'allarme, uscissero da Pearl Harbor e si portassero a una distanza offensiva utile. E quando questi dubbi vennero effettivamente sollevati apparvero pignolerie scolastiche, che vennero subito accantonate. Né destò particolare preoccupazione, come invece avrebbe dovuto, il fatto che la prevista ricognizione aerea di idrovolanti, da condurre su Pearl Harbor allo scopo di accertare (o viceversa scartare) l'eventuale presenza della flotta statunitense, fu annullata perché il sottomarino incaricato di rifornire i mezzi trovò, a metà strada, il

LA BATTAGLIA IN BREVE

La conquista da parte dei giapponesi dell'atollo di Midway avrebbe spinto più a est la flotta americana, allontanando il pericolo di incursioni aeree sul Giappone. Preso di sorpresa dall'attacco nemico, l'ammiraglio americano Chester Nimitz sarebbe stato costretto ad intervenire, esponendosi al duplice attacco delle portaerei del vice ammiraglio Nagumo e delle navi da battaglia dell'ammiraglio Yamamoto. Nimitz, però, era informato dei piani della Marina giapponese, grazie alla decrittazione del codice JN25: non si fece ingannare da una manovra diversiva contro le Isole Aleutine, e anzi predispose la sua flotta ad una battaglia contro il nemico diviso. L'inefficace ricognizione delle flotte giapponesi e la difettosa comunicazione tra i due comandanti agevolò il contrattacco americano, rovesciando l'effetto sorpresa e infliggendo gravissime perdite alla forza di Nagumo, non tanto e non solo materiali: con le portaerei in fiamme perirono infatti i migliori piloti della Marina giapponese.

CARTINA: LUCIANO PARISI

punto di incontro con i suoi velivoli occupato da alcune unità americane: nessuno tuttavia avvisò Yamamoto dell'accaduto. D'altra parte lo stesso ammiraglio non ritenne opportuno verificare se Nagumo fosse a conoscenza o meno dell'anomala quantità di messaggi "urgenti" che partivano da Pearl Harbor, e ciò nonostante egli sapesse benissimo che gli impianti di radioricezione del suo vice fossero obsoleti e praticamente inutili. La flotta americana, invece, era già in mare e, bene informata della dispersione di forze degli avversari, avrebbe ignorato di proposito la manovra diversiva inscenata dai giapponesi nelle Aleutine per concentrare tutte le proprie forze in un'imboscata contro la Kido Butai. Nonostante l'abbondanza di indizi utili a intuire che Midway non sarebbe stata colta di sorpresa, Nagumo tuttavia proseguì ugualmente nell'esecuzione del piano secondo gli ordini.

L'ATOLLO O LA FLOTTA?

Le difese americane dell'atollo erano in effetti allertate, agguerrite e assolutamente pronte a reagire. Verso le 07:15 del 4 giugno 1942 i bombardieri della Kido Butai tornarono da una prima incursione su Midway comunicando a Nagumo di avere incontrato una resistenza inattesa: era necessario almeno un secondo bombardamento per assicurare alle forze da sbarco una qualche ▶

La portaerei statunitense Yorktown fotografata nel giugno 1940 nel porto di North Island, in California, mentre imbarca velivoli e veicoli in vista della missione bellica.

Il tenente di vascello Joichi Tomonaga: morì nell'attacco alla Yorktown. A sinistra, la battaglia in un dipinto.

CREATIVE COMMONS

Sotto, l'isola principale dell'atollo di Midway, propaggine statunitense nel Pacifico: sono ben visibili le piste di volo.

▶ probabilità di successo. Il comandante giapponese diede allora immediatamente ordine di armare gli aerei presenti sui suoi vascelli con bombe da attacco al suolo in previsione di un secondo bombardamento, ma a scompaginare i suoi piani giunse un altro messaggio: uno degli 8 ricognitori che esploravano il mare attorno alla sua flotta era partito con 45 minuti di ritardo e aveva avvistato una potente flotta nemica con almeno una portaerei, in rapido avvicinamento da est. Nagumo aveva ora una imprevista minaccia da contrastare e una immediata decisione da prendere: doveva scegliere su quale dei due obiettivi, se l'atollo o la flotta, lanciare i suoi aerei. Decise di rispettare la dottrina e anziché lanciare un attacco contro le portaerei nemiche, attese il ritorno dei suoi velivoli, ordinando che nel frattempo quelli attualmente sul ponte sostituissero il proprio carico bellico in funzione antinavale. La sua decisione sarebbe stata considerata errata, ma forse non sarebbe cambiato nulla perché le portaerei americane erano in realtà tre, e i loro aerei ormai già in volo e prossimi a compiere un devastante attacco.

ROGO APOCALITTICO

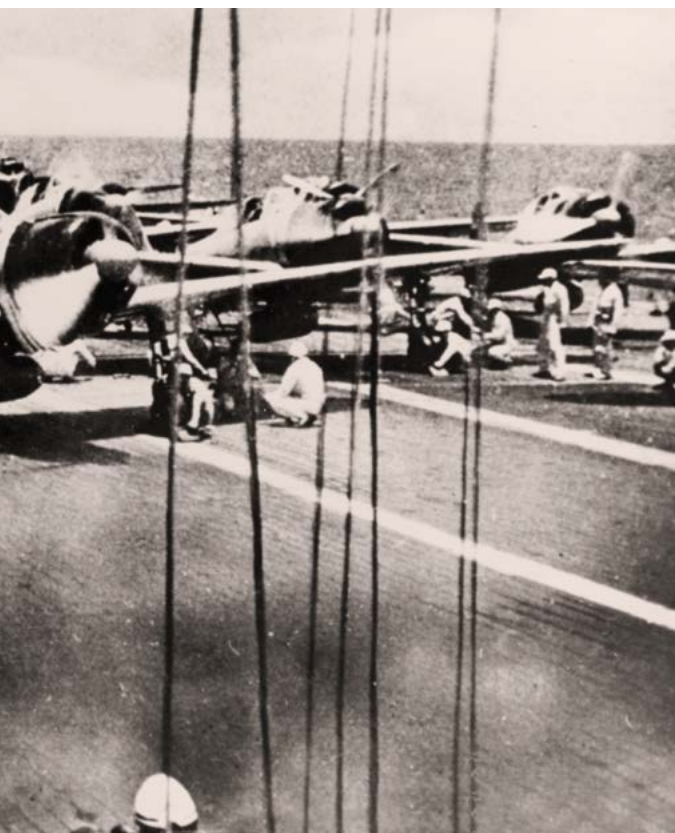
Il 4 giugno, primo giorno della battaglia, gli aerei della Kido Butai appena ritornati dal primo bombardamento su Midway furono sorpresi dagli americani sul ponte mentre erano in fase di rifornimento: la maggior parte dei caccia difensivi giapponese era infatti al momento concentrata contro gli aerosiluranti americani e si trovava lontana dalle sue portaerei, che quindi si presentavano inermi di fronte al nemico. Vi piombarono sopra in picchiata tre squadriglie americane di bombardieri Dauntless A-24 "Banshee", che ebbero vita facile nel colpire i velivoli indifesi, tra i tubi flessibili del carburante serpeggianti in mezzo alle gambe degli addetti al rifornimento e bombe e siluri impilati disordinatamente ovunque. Il bombardamento americano provocò un grande rogo che carbonizzò, contando anche i successivi attacchi, quattro portaerei nipponiche, insieme ai velivoli e ai loro esperti e insostituibili piloti. Gli statunitensi, invece, persero solo una portaerei, la Yorktown, distrutta il 6

LE RAGIONI CULTURALI DI UNA SCONFITTA

Il popolo giapponese rimase a lungo all'oscuro della pesante sconfitta subita a Midway. Fosse stata raccontata loro la verità, forse non l'avrebbero neppure creduta: pregi e difetti del popolo e delle Forze Armate imperiali giapponesi trovavano infatti comune origine nella convinzione di essere predestinati: "sekai dai ichi", primi nel mondo. Si trattava di un dogma per la verità piuttosto diffuso all'epoca anche in altre nazioni, ma nel caso giapponese era basato sul mito dell'origine divina dell'Imperatore, discendente diretto della dea del sole Amaterasu. Una convinzione che in tema di supremazia militare aveva avuto concreta conferma nella storica inviolabilità delle isole giapponesi e nella sequenza di successi iniziati contro la Russia zarista nel 1905 e proseguiti fino ai 100 giorni successivi l'attacco a Pearl Harbor, durante i quali i giapponesi avevano fatto strame dei letargici eserciti e marine degli Alleati. Il "superuomo giapponese", animato dal "nihon seishin", l'innato spirito nipponico, era dunque convinto di essere destinato a prevalere sui suoi nemici in virtù della propria qualità morale, di uno spirito di sacrificio spinto ai limiti, di una comune volontà di vittoria che la rendeva ineluttabile, indipendentemente da qualsiasi altro fattore fosse intervenuto. In guerra, però, l'acritica presunzione della propria superiorità antropologica può tradursi in una serie di conseguenze negative che possono rimanere latenti e inespresse a lungo, oppure possono incontrare, come accadde proprio in quello specchio di Oceano Pacifico, qualche minuscolo e casuale intoppo, che si trasforma nell'agente catalizzatore di un'immane catastrofe.

In questo dipinto di Griffith Baily Coale, alcuni marine americani guardano il sole inabissarsi nell'Oceano al tramonto: l'immagine è emblematica dell'"affondamento" della flotta del Sol Levante a Midway.

A sinistra, una squadra di Caccia Zero pronti al decollo da una portaerei giapponese.

CREATIVE COMMONS

giugno dai siluri di un sommergibile: per Yamamoto fu una beffa aggiuntiva perché credeva di averla già messa fuori combattimento due giorni prima durante il primo attacco, mentre invece i marinai americani l'avevano riattata a tempo di record, dando così l'illusione ai giapponesi di aver affondato due portaerei nemiche anziché una sola.

La battaglia decisiva che l'ammiraglio nipponico aveva voluto e cercato fu quindi molto diversa da come l'aveva immaginata: ormai priva della maggior parte della sua forza aerea, dopo qualche velleitario contrattacco la flotta superstite tornò sconfitta in Giappone. Soltanto l'imperatore Hirohito e un ristrettissimo numero di alti ufficiali della Marina vennero informati circa la reale entità della disfatta subita nelle acque di Midway. I superstiti delle unità coinvolte nella battaglia furono prontamente dispersi a presidiare sperdute isole del Pacifico, impedendo loro qualunque contatto con i familiari o con il personale di altre unità. Per alcuni giorni persino gli alti comandi dell'Esercito furono tenuti all'oscuro del disastro, mentre alla popolazione giapponese la battaglia di Midway venne addirittura spacciata per l'ennesima, esaltante vittoria ottenuta dal Sol Levante nella Seconda guerra mondiale. • ***(Nicola Zotti)***

Al termine della battaglia, ormai priva della maggior parte della sua forza aerea e dopo aver inscenato qualche velleitario contrattacco, la flotta superstite tornò sconfitta in Giappone

SCONTRO TOTALE FRA TITANI DEL MARE

Tra il 23 e il 26 ottobre, al largo delle Filippine, alleati e giapponesi si affrontarono, in quattro momenti diversi, nella più grande battaglia in mare della storia moderna. E il risultato, a favore degli alleati, fu definitivo

AP

Nel giugno del 1944, dopo quasi due anni di accaniti combattimenti seguiti all'inizio della controffensiva contro il Giappone, gli Alleati avevano compiuto significativi progressi sul fronte del Pacifico. Mentre in Europa scorrevano i giorni fatidici dello Sbarco in Normandia, in Asia le forze alleate erano riuscite a conquistare gran parte delle Isole Marianne, rompendo così il perimetro difensivo che i nipponici avevano posto "intorno" alla Madrepatria lungo il Pacifico centrale e meridionale. Gli americani e i loro sodali – principalmente australiani – avevano seguito due linee di avanzata: la prima, guidata dall'ammiraglio Chester Nimitz, aveva percorso la catena di isole e atolli del Pacifico centrale, mentre la seconda, al comando del generale Douglas MacArthur, partendo dalla Nuova Guinea era risalita lungo i mari del Pacifico meridionale. Ora entrambe cominciavano a convergere verso l'asse Filippine-Taiwan, sollevando il problema di quale dei due obiettivi strategici scegliere per proseguire il conflitto. In caso di conquista, avrebbero ambedue provocato una grave crisi per il nemico, compromettendo le linee di comunicazione dell'Impero giapponese con la sua principale fonte di approvvigionamento di petrolio nelle Indie orientali: se la Flotta imperiale fosse rimasta in quei mari avrebbe avuto sufficiente carburante per navigare, ▶

LE FORZE IN CAMPO

FORZE ALLEATE

- 8 portaerei
- 8 portaerei leggere
- 18 portaerei di scorta
- 12 navi da battaglia
- 24 incrociatori
- 166 cacciatorpediniere
- Numerose motosiluranti, sommergibili e navi ausiliarie
- 1.500 aerei circa
- circa 300 navi complessivamente

FORZE GIAPPONESI

- 1 portaerei
- 3 portaerei leggere
- 9 corazzate
- 14 incrociatori pesanti
- 6 incrociatori leggeri
- 35 cacciatorpediniere circa
- 300 aerei circa (inclusi aerei con base a terra)

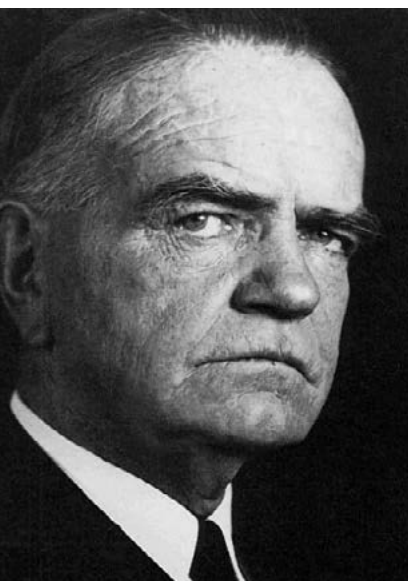
PERDITE ALLEATI

- 1 portaerei leggera
- 2 portaerei di scorta
- 2 cacciatorpediniere
- 1 unità minore
- oltre 200 aerei
- circa 3.000 uomini

PERDITE GIAPPONESI

- 1 portaerei
- 3 portaerei leggere
- 3 corazzate
- 10 incrociatori
- 11 cacciatorpediniere
- circa 300 aerei
- circa 12.500 uomini

Mentre le navi da sbarco americane si avvicinano alla spiaggia di Leyte, i soldati imbarcati osservano in cielo con ansia lo scontro aereo tra i loro velivoli e quelli giapponesi.

Il sommergibile USS Dace affondò l'incrociatore pesante giapponese Maya a Leyte.

L'ammiraglio William Halsey, comandante della Terza Flotta statunitense nel Golfo di Leyte.

▶ ma non i proiettili per combattere; se invece fosse rientrata nella Madrepatria, qui sarebbe rimasta, ben armata ma con i serbatoi vuoti.

UN'IMPRESA CICLOPICA

Nimitz avrebbe preferito attaccare Taiwan per poi puntare a invadere la Cina; MacArthur invece voleva tornare nelle Filippine, come aveva promesso quando era stato costretto ad abbandonarle l'11 marzo del 1942, cacciato dalle vittoriose truppe giapponesi. Riconquistare le Filippine, allora un protettorato americano, non era solo un punto d'onore personale per MacArthur, ma era soprattutto un imperativo politico per gli Stati Uniti, il termometro della loro determinazione alla vittoria. In un incontro tra i due comandanti e il presidente Franklin Delano Roosevelt, il 26 luglio, la scelta finale cadde sulle Filippine, determinando l'avvio a un'operazione che si sarebbe rivelata decisiva per le sorti dell'intero conflitto.

L'impresa era di dimensioni ciclopiche: il punto scelto per lo sbarco, l'isola di Leyte nelle Filippine centrali, distava 500 miglia nautiche (926 chilometri) dalle principali basi di partenza di Morotai e Palau, dieci volte la distanza che il 6 giugno 1944 era stata colmata per lo Sbarco in Normandia. Ogni singolo proiettile, pezzo di ricambio e razione di cibo doveva essere trasportato su navi provenienti dalla costa occidentale degli Stati Uniti, distante dal luogo più di 5mila miglia nautiche, oppure dall'Australia.

Un altro problema non secondario era rappresentato dal supporto aereo: data l'enorme lontananza dalle basi americane, tutto il sostegno aereo avrebbe potuto provenire soltanto dalle portaerei della US Navy. Viceversa, l'aviazione giapponese sarebbe stata avvantaggiata dalla presenza dei suoi numerosi aeroporti sulla terraferma, garantendosi una maggiore autonomia e permanenza in volo.

La Birmingham (a destra) affianca la Princeton in fiamme, colpita dai giapponesi nel secondo giorno di battaglia.

LA BATTAGLIA IN BREVE

Per contrastare l'invasione Alleata sull'isola filippina di Leyte, i giapponesi avevano pianificato una manovra a tenaglia contro il sito dello sbarco, agevolata da un'esca, che avrebbe dovuto distogliere sostanziali unità dalla difesa del cruciale obiettivo. La Forza Centrale giapponese (1) fu contrastata dalla Terza Flotta americana, mentre attraversava l'arcipelago, ma le leggere perdite subite non ne fermarono l'avanzata. La Forza Meridionale venne però sconfitta dalla Settima Flotta (2), e quando l'intera Terza Flotta si precipitò contro la Forza Settentrionale (3) per distruggerla, la forza da sbarco americana si trovò attaccata di sorpresa dai giapponesi (4). L'esca aveva ottenuto un successo oltre ogni speranza, tanto da confondere lo stesso comandante della Forza Centrale Giapponese, Kurita, che impressionato dalla decisa reazione americana, esitò e abbandonò la battaglia, rendendo inutile il sacrificio della Forza Settentrionale.

CREATIVE COMMONS, CARTINA: LUCIANO PARISI

ASSALTO NEL GOLFO

Comandata dal Vice Ammiraglio Thomas Kinkaid, la Settima Flotta degli Stati Uniti aveva il compito di trasportare la forza d'invasione e di appoggiarne direttamente l'azione: era una formazione poderosa che comprendeva 157 navi da combattimento – tra le quali 6 corazzate, 11 incrociatori e 18 vettori di scorta – 420 navi anfibie e 84 tra pattugliatori, dragamine e idrografi. Le 17

I PRIMI ATTACCHI KAMIKAZE

Il 25 ottobre 1944, proprio durante la battaglia del Golfo di Leyte, la Forza d'Attacco Speciale Kamikaze compì la sua prima missione. Cinque Zero A6M, guidati dal tenente Yukio Seki, e scortati al loro bersaglio dall'asso giapponese Hiroyoshi Nishizawa, attaccarono le portaerei di scorta americane. Uno Zero tentò di colpire il ponte della Kitkun Bay, ma invece esplose sulla passerella di prora e carambolò in mare. Altri due scesero in picchiata sulla Fanshaw Bay ma furono distrutti dal fuoco antiaereo. Gli ultimi due puntarono la White Plains: uno di essi, ostacolato dalla contraerea e da una cortina fumogena, interruppe il tentativo virando contro la St. Lo e piombando sul suo ponte di volo. La bomba che trasportava causò un incendio che si estese al deposito munizioni facendolo esplodere, provocando l'affondamento della portaerei. Il 25 ottobre furono danneggiate anche le grandi portaerei di scorta Sangamon e Suwannee, mentre il giorno successivo fu la volta della Santee e ancora della White Plains, e delle portaerei leggere Kalinin Bay e Kitkun Bay. In totale, in quei due giorni i 55 kamikaze della Special Attack Force avevano colpito sette portaerei e altre 40 navi, affondandone 5, danneggiandone gravemente 23 e in modo lieve 12.

Un kamikaze giapponese si getta con il suo aereo su una nave da guerra americana: sarà un'azione frequente durante la battaglia.

AP

portaerei, 6 corazzate, 16 incrociatori e 56 cacciatorpediniere della Terza Flotta, invece, sotto l'ammiraglio William Halsey, avrebbero avuto il compito di coprire a distanza l'invasione e di appoggiarla attaccando le basi aeree nemiche e qualsiasi forza navale che avesse cercato di ostacolare gli sbarchi.

Da parte loro i giapponesi non erano rimasti inerti. La prospettiva di un attacco alle Filippine, e proprio nel Golfo di Leyte, era considerata anche da loro la più probabile: per questo opportune contromisure vennero accuratamente studiate dal comandante della Flotta Combinata ammiraglio Soemu Toyoda nel piano Sho-Go 1 ("Piano vittorioso 1"), assieme ad altri tre piani alternativi elaborati per le diverse circostanze. La necessità di doversi confrontare con teatri di guerra così differenti e distanti tra loro costrinse le forze navali giapponesi a disperdersi su un'area molto vasta, cedendo così l'iniziativa agli avversari: l'assalto anfibio, ovunque fosse avvenuto, non sarebbe stato impedito, tuttavia il contrattacco giapponese avrebbe puntato a colpire i supporti navali del contingente da sbarco, costringendoli a ritirarsi e isolando in tal modo la minaccia terrestre.

Il piano Sho-Go 1 divideva le forze giapponesi in tre gruppi: una "Forza Settentrionale", al comando del vice ammiraglio Jisaburō Ozawa (una portaerei, 3 portaerei leggere, due corazzate della Prima guerra mondiale parzialmente convertite in portaerei, tre incrociatori leggeri e nove cacciatorpediniere, in tutto con solo 108 aerei imbarcati); una "Forza Centrale" guidata dall'ammiraglio Takeo Kurita, di gran

> Il piano Sho-Go 1, elaborato dalla marina giapponese, divideva le forze navali nipponiche in tre gruppi così da stringere il nemico con una manovra a tenaglia

lunga la più potente con cinque corazzate, dieci incrociatori pesanti, due incrociatori leggeri e 15 cacciatorpediniere; e una "Forza Meridionale", la più debole e divisa tra i vice ammiragli Shoji Nishimura ▶

Aerei del tipo Grumman FM-2 Wildcat pronti al decollo sulla portaerei USS Kitkun Bay durante la battaglia al largo dell'isola di Samar.

e Kiyohide Shima, consistente in due corazzate, tre incrociatori pesanti e quattro cacciatorpediniere. Il piano giapponese prevedeva che la flotta di Ozawa, provenendo da nord, facesse da esca, attirando le portaerei americane della Terza Flotta lontano dall'area degli sbarchi. In tal modo le altre due "forze", Centrale e Meridionale, sarebbero rimaste libere di concentrarsi nell'area degli sbarchi stessi, dando vita a una manovra a tenaglia contro le forze d'assalto nemiche ormai prive di copertura aerea.

La mattina del 24 ottobre l'ammiraglio William Halsey individuò la Forza Centrale di Kurita e l'attaccò senza esitazioni con i suoi aeroplani

L'AZIONE DEI KAMIKAZE

Il 20 ottobre lo sbarco alleato avvenne come da copione in modo praticamente incontrastato. Le navi di appoggio e l'aviazione avevano bombardato per tre giorni sia i punti scelti per gli attacchi che i campi di aviazione giapponesi. In quello stesso giorno MacArthur comunicò al popolo filippino di aver mantenuto la sua promessa con un laconico "Sono tornato", ma in realtà la battaglia vera e propria doveva ancora cominciare.

Il mattino seguente, infatti, due incrociatori australiani furono attaccati da un singolo bombardiere giapponese: colpito dalla contraerea, il pilota nipponico si schiantò deliberatamente contro il lato sinistro dell'incrociatore pesante Australia, uccidendo 30 membri dell'equipaggio, tra i quali il comandante, e ferendone 64. L'azione assegnò all'incrociatore australiano il poco invidiabile primato di prima nave alleata colpita a Leyte da un attacco suicida. Le vere e proprie missioni deliberate di kamikaze contro le forze alleate sarebbero iniziate solo quattro giorni dopo, ma il gesto disperato di quel singolo pilota fornì il segno plastico della determinazione con la quale i giapponesi avrebbero affrontato la battaglia.

Tra il 24 e il 25 ottobre 1944 nel Golfo di Leyte furono combattuti tre grandi scontri navali. Ebbero però un importante prologo. La mattina del 24, infatti, l'ammiraglio Halsey individuò la Forza Centrale di Kurita e l'attaccò senza esitazioni con i suoi aeroplani: gli ottimistici rapporti dei piloti lo convinsero che la minaccia di Kurita fosse ormai sventata, ma in realtà la Forza Centrale era praticamente intatta perché la maggior parte degli attacchi aerei americani si era concentrata contro un'unica corazzata, la Musashi. Una manovra diversiva di Kurita confermò le errate convinzioni dell'ammiraglio americano condizionandone le azioni successive, con conseguenze potenzialmente disastrose per gli Alleati.

Il presidente americano Roosevelt discute i piani di azione con il generale MacArthur e gli ammiragli Nimitz e Leahy.

LE PRINCIPALI NAVI IN BATTAGLIA

USA

GIAPPONE

PORTAEREI DI SCORTA ST. LO
TIPO: portaerei di scorta classe Casablanca
ENTRATA IN SERVIZIO: 1943
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 7.900
VELOCITÀ MASSIMA: 19 nodi
LUNGHEZZA: 156 metri
LARGHEZZA: 33 metri
ARMAMENTO: 1 cannone antiaereo da 130 mm, 16 da 40 mm, 20 da 20 mm
AEREI IMBARCATI: 28

CORAZZATA WEST VIRGINIA
TIPO: Corazzata classe Colorado
ENTRATA IN SERVIZIO: 1923
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 33.590
VELOCITÀ MASSIMA: 21,17 nodi
LUNGHEZZA: 190 metri
LARGHEZZA: 29,72 metri
ARMAMENTO: 8 cannoni da 406 mm, 12 da 127 mm; 4 da 76 mm, 2 tubi lanciasiluri da 533 mm
CORAZZATURA: 203-343 mm cintura; da 229 mm a 457 mm torrette

CORAZZATA MUSASHI
TIPO: Corazzata classe Yamato
ENTRATA IN SERVIZIO: 1942
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO: tonnellate 72.809
VELOCITÀ MASSIMA: 27,46 nodi
LUNGHEZZA: 263 metri LARGHEZZA: 37 metri
ARMAMENTO: 9 cannoni da 46 cm, 12 da 15,50 cm, 12 da 12,7 cm, 36 mitragliatrici antiaeree da 25 mm, 4 mitragliatrici antiaeree da 13,2
CORAZZATURA: 400 mm cintura; da 250 mm a 650 mm torrette

LA LEZIONE DI LEYTE

Dall'operazione del Golfo di Leyte si possono trarre importanti insegnamenti. Un principio chiave della guerra è l'individuazione e il mantenimento dello scopo dell'operazione militare. L'obiettivo del piano Sho-Go 1 era di compromettere gli sbarchi alleati attaccando le navi da trasporto e di supporto nel Golfo di Leyte. La Forza Centrale deviò da questo suo compito aggredendo le navi di appoggio, anziché portare a conclusione l'attacco contro i trasporti. Analogamente, anche la flotta alleata non riuscì a individuare con chiarezza il suo scopo prioritario. Halsey credeva di dover puntare alla distruzione della flotta giapponese, mentre MacArthur era convinto che il ruolo principale di Halsey fosse la protezione degli sbarchi e del naviglio che li appoggiava. Questo nodo poteva essere sciolto solo da un'autorità superiore a entrambi prima dell'avvio dell'operazione. La Settima Flotta di Kinkaid aveva così quasi esaurito le munizioni dopo i combattimenti del giorno precedente e l'azione notturna dello Stretto di Surigao. Se la Forza Centrale avesse spinto a fondo il suo attacco, la Settima Flotta avrebbe potuto subire gravi perdite e l'invasione sarebbe stata messa a repentaglio.

In alto, le portaerei giapponesi Zuikaku (a sinistra) e Zuiho (a destra) bombardate dagli americani a Capo Engaño.

L'equipaggio della Zuikaku ammaina la bandiera mentre la nave cola a picco.

UNA MOSSA AZZARDATA

Il primo scontro avvenne nella notte tra il 24 e il 25 nello Stretto di Surigao tra la Forza Meridionale giapponese e la Settima Flotta dell'Ammiraglio Kinkaid. Fu l'ultima battaglia navale nella quale potenti corazzate si scontrarono testa a testa. Due corazzate e tre cacciatorpediniere giapponesi furono affondati senza perdite immediate per la flotta alleata; un incrociatore pesante danneggiato fu colato a picco da un attacco aereo il giorno successivo. La Flotta da sbarco era stata protetta, ma benché le navi di Kinkaid fossero tutte ancora operative, a seguito dell'attacco le loro scorte di munizioni e carburanti si erano gravemente ridotte: il rischio insito nella precaria logistica basata su magazzini "galleggianti" si era in effetti concretizzato.

Sull'altro fronte, l'esca prevista dal piano Sho-Go 1, ossia la Forza Settentrionale nipponica, ebbe successo: Halsey la individuò verso le 16 del 24, e non ebbe dubbi

Cerimonia commemorativa della Battaglia di Leyte, il 20 ottobre 2004. In secondo piano, il monumento al generale MacArthur.

che si trattasse della principale forza d'attacco giapponese; decise così di attaccarla per assestare alla Marina nemica un colpo mortale. L'ammiraglio americano ordinò alla sua intera flotta di intercettare le navi nipponiche in avvicinamento e la Battaglia di Capo Engaño si concluse per lui con la vittoria che cercava: Ozawa perse quattro portaerei, un incrociatore leggero e quattro cacciatorpediniere, prima di ritirarsi con quel poco che gli rimaneva alla mezzanotte del 25. Ma la mossa azzardata dell'ammiraglio, resa ancor più pericolosa dal fatto che aveva mancato di informare in modo appropriato sia il quartier generale e sia il suo collega Kinkaid sui suoi movimenti, lasciò incustodito lo Stretto di San Bernadino, come previsto dal piano giapponese: la Forza Centrale di Kurita, che stava sopraggiungendo, avrebbe così avuto l'ingresso a Leyte praticamente spalancato.

Quello stesso giorno, quattro corazzate nipponiche, sei incrociatori pesanti, due leggeri e 11 cacciatorpediniere, sbucarono dallo Stretto di San Bernardino trovando come unico ostacolo soltanto un velo di cacciatorpediniere americani. Presa completamente di sorpresa dall'inopinata partenza di Halsey – ormai troppo lontano per prestare assistenza – la Settima Flotta di Kinkaid ingaggiò al largo dell'isola di Samar, contro la Forza Centrale di Kurita, la più grande battaglia della storia navale per tonnellaggio delle navi coinvolte. Quei pochi cacciatorpediniere statunitensi, però, reagirono con tale energia e spirito di sacrificio, da convincere Kurita – ancora all'oscuro del successo della manovra diversiva di Ozawa – di avere di fronte a sé l'intera flotta di Halsey ed esitò. Riuscì ad affondare una portaerei di scorta e due cacciatorpediniere americani, ma il deciso intervento di Kinkaid provocò a sua volta l'affondamento di tre incrociatori pesanti

> La Settima Flotta di Kinkaid ingaggiò al largo dell'isola di Samar, contro la Forza Centrale di Kurita, la più grande battaglia della storia navale per tonnellaggio

nipponici. A seguito di queste perdite, Kurita decise di ritirarsi rinunciando ad attaccare a fondo le forze da sbarco nemiche nel Golfo di Leyte e rendendo in tal modo vano il sacrificio delle portaerei di Ozawa. Dopo questa battaglia la Marina Imperiale giapponese non avrebbe più rappresentato un ostacolo agli assalti anfibi americani, e l'episodio pose un'ipoteca sull'esito finale del conflitto. •
(Nicola Zotti)

LE GRANDI
BATTAGLIE NAVALI

REALIZZAZIONE: Studio Editoriale Brillante S.r.l. • **HANNO COLLABORATO:** Elena Percivaldi, Mario Galloni, Antonio Ratti, Nicola Zotti, Mirko Molteni. Illustrazioni: Luciano Parisi

BATTAGLIE NAVALI

Bimestrale- prezzo di copertina 9,90 €
info@studioeditorialebrillante.it

Realizzazione editoriale a cura di:
Studio Editoriale Brillante S.r.l. diretto da Giuseppe Brillante

Sprea S.p.A.
Socio Unico - direzione e coordinamento Gestione Editoriale S.p.A.

Sede Legale: Via Torino, 51 20063 Cernusco Sul Naviglio (Mi) - Italia
PI 12770820152- Iscrizione camera Commercio 00746350149
Per informazioni, potete contattarci allo 02 924321

CDA: Luca Sprea (Presidente), Mario Sprea (Vice Presidente), Claudio Rossi (pubblicità e marketing), Fabrizio D'Angelo, Denis Curti, Alessandro Agnoli, Stefano Spagnolo

PUBBLICITÀ
Segreteria Marketing: Emanuela Mapelli - Tel. 02 92432244
pubblicita@sprea.it

SERVIZIO QUALITÀ EDICOLANTI E DL
Sonia Lancellotti, Laura Galimberti : tel. 02 92432295/440
distribuzione@sprea.it

FOREIGN RIGHTS
Gabriella Re: tel . 02 92432262 - international@sprea.it

REDAZIONE
Art director: Silvia Taietti

Grafici: Marcella Gavinelli, Alessandro Bisquola, Nicolò Digiuni, Tamara Bombelli, Luca Patrian

Coordinamento: Gabriella Re, Silvia Vitali , Ambra Palermi, Alessandra D'Emilio, Roberta Tempesta, Elisa Croce, Laura Vezzo, Lara Montaperto, Francesca Sigismondi, Tiziana Rosato

Amministrazione: Erika Colombo (responsabile), Virginia Argiero, Irene Citino, Sara Palestra, Danilo Chiesa - amministrazione@sprea.it

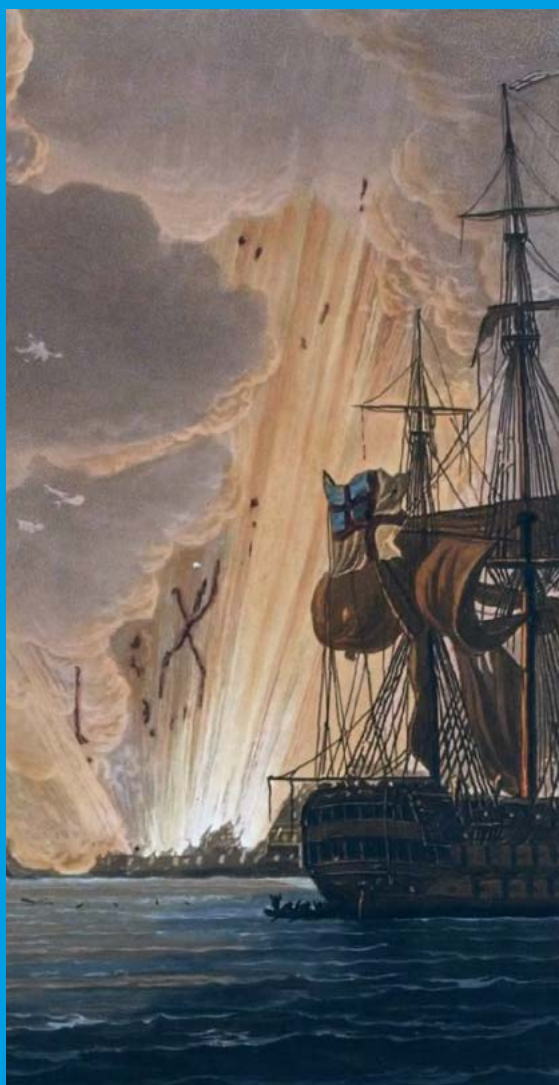
Guerre e Guerrieri, pubblicazione registrata al tribunale di Milano il 24.05.2004 con il numero 366.

Direttore responsabile: Luca Sprea

Distributore per l'Italia:
Press-Di Distribuzione stampa e multimedia s.r.l. - 20090 Segrate - ISSN: 2421-3519

Stampa: Arti Grafiche Boccia S.p.A.- Salerno

UN INCREDIBILE VIAGGIO ALLA SCOPERTA DELLE IMPRESE PIÙ IMPORTANTI DELLA STORIA

Gli uomini, i mezzi, le armi e le strategie che hanno segnato tremila anni di guerre nelle acque di tutto il mondo

LE GRANDI BATTAGLIE NAVALI

AZIO
Lo scontro che chiuse il periodo delle guerre civili della Repubblica

LEPANTO
La vittoria epocale della Lega Santa contro l'Impero ottomano

GRAVELINGA
La storica disfatta dell'Armada Invincibile battuta dagli inglesi

TRAFALGAR
La "Waterloo" sul mare che infranse i sogni di Napoleone

TSUSHIMA
Quando la flotta zarista venne annientata dalla marina nipponica

JUTLAND
La battaglia navale più imponente della Prima guerra mondiale

PANTELLERIA
Il successo della flotta italiana sulla Royal Navy britannica

LEYTE
Il micidiale duello tra Alleati e nipponici al largo delle Filippine

GUERRE E GUERRIERI SPECIALE N. 5 - BIMESTRALE - 9,90 €

P.I. 11-05-18 MAGGIO/GIUGNO